

# **LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN**

## **Itinéraire fret Bas Dauphiné**

### **Avis suite à la consultation du printemps 2005**

13 juin 2005

## I. RAPPEL DE LA CONSULTATION DE 2003

**La consultation sur l'itinéraire fret de la liaison Lyon-Turin** entre Ambérieu et St-Jean-de-Maurienne et sur le tunnel de base franco-italien **qui a eu lieu fin 2003, a fait l'objet d'une demande d'avis.**

Parmi les trois options proposées (Bauges, Ouest-Bugey, Bas-Dauphiné), la CCI de Savoie avait alors proposé que soit retenu l'itinéraire fret par le Bas-Dauphiné : Lyon St Exupéry/Combe de Savoie par un tunnel sous Chartreuse.

Elle avait également souligné l'importance capitale de l'articulation entre le projet fret et le projet passagers par Chambéry-Nord, décidé en janvier 2001, et demandé que l'enchaînement des différentes étapes de réalisation des deux itinéraires soit étudié avec minutie pour *"réaliser au plus tôt la ligne fret sans risquer pour autant de voir la LGV passagers, déjà décidée, repoussée très loin dans le temps"*.

**La décision ministérielle du 26 mai 2004 résultant de cette consultation s'est traduite par :**

- ▶ La confirmation de deux itinéraires séparés pour les passagers (230km/h) et le fret (120km/h) ; les passagers entre Lyon et Chambéry empruntant une liaison grande vitesse nouvelle par le Bas-Dauphiné et accédant à Chambéry par tunnel sous les massifs de Dullin et l'Epine (dossier d'APS approuvé le 19 mars 2002 incluant la gare de Chambéry et l'électrification de Grenoble-Montmélian).
- ▶ Le choix de l'itinéraire fret Bas-Dauphiné par tunnel sous Chartreuse débouchant à Chapareillan-Nord, cet itinéraire présentant *« le meilleur compromis entre les conditions d'insertion, les fonctionnalités et le coût, puisqu'il permet une réalisation progressive »*.
- ▶ Un couloir commun pour les deux lignes depuis l'aéroport de Lyon Saint Exupéry jusqu'à l'Ouest de Bourgoin-Jallieu (Saint-Savin).
- ▶ La confirmation de la décision de non mixité dans les tunnels (Chartreuse réservé au fret et Dullin-l'Epine réservé aux passagers).
- ▶ La demande d'étudier des variantes à l'itinéraire de base Bas-Dauphiné entre Bourgoin-Jallieu côté Ouest et le tunnel de Chartreuse pour définir au mieux l'insertion de l'ouvrage et limiter ses inconvénients liés notamment à sa juxtaposition avec la ligne existante (traversée des villages, limitation de la vitesse pour les trains voyageurs, travaux sous circulation...).

## II. LA CONSULTATION DU PRINTEMPS 2005

La version fret de base étant remise en cause, trois variantes sont proposées :

- option 1 : Saint-Savin/Cessieu/St-Clair de la Tour/St-Béron
- option 2 : Saint-Savin/Cessieu/St-Clair de la Tour/Avressieux
- option 3 : utilisation maximale d'un tronçon du couloir de la LGV prévue : Saint Exupéry / Avressieux (Tunnel sous chartreuse)

### DES ARGUMENTS POUR UN CHOIX.

**Outre les éléments tirés du dossier de consultation, la CCI de la Savoie souligne que d'autres données fondamentales ne peuvent être dissociées de la réflexion sur le choix définitif de l'itinéraire fret. Elle tient tout d'abord à les rappeler en préalable.**

- ▶ Il importe de boucler au plus vite le financement du **tunnel de base entre la France et l'Italie**, clef du dispositif du projet Lyon-Turin. Les itinéraires d'accès ont peu d'intérêt si sa construction ne démarre pas.

- ▶ **L'accélération de la procédure de consultation est impérative.**

Près de 10 ans d'études ont été nécessaires pour en arriver au choix de l'axe fret par le Bas-Dauphiné.

Ces délais sont extrêmement longs et contraignants pour l'économie des territoires susceptibles d'être impactés. Les entreprises, comme les élus gestionnaires de Collectivités ont maintenant besoin d'une décision précise et irréversible quant au tracé du projet pour l'intégrer dans leur stratégie de développement.

- ▶ Il importe que le choix retenu **ne vienne pas compromettre la LGV par Chambéry**, qui fera gagner 28 minutes aux voyageurs entre Lyon et Chambéry, **ni la bretelle de Saint André le Gaz** qui réduit le temps de parcours entre Grenoble et Paris, toutes deux déjà décidées.

**La CCI rappelle l'existence du protocole d'intention**, signé à Lyon en mars 2002, entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes, les Collectivités de l'axe alpin, l'Europe et RFF, qui prévoit le financement de la LGV, soit 1.840 millions d'€ (625M€ Collectivités, 625M€ Etat, 300M€ RFF, 300M€ Europe) ; l'Etat prenant à sa charge, en plus, le financement à 100% du premier tube du tunnel de Chartreuse.

Ce protocole d'intention prévoyait la mise en service de la LGV et de son tunnel sous Dullin-l'Epine ainsi qu'un tube sous Chartreuse entre 2008 et 2010.

- ▶ A terme, compte tenu des voies existantes et des voies nouvelles prévues dans le projet, il y aurait un potentiel de trafic fret de 60 millions de tonnes, au regard du trafic actuel de l'ordre de 10 millions de tonnes le long du lac du Bourget et au tunnel du Mont-Cenis.

Pour les passagers, la Région Rhône-Alpes, gestionnaire des TER, contribuera également à faire augmenter les trafics du fait de sa volonté de développer la desserte entre Lyon et le sillon alpin.

Ainsi, les trafics de Lyon vers le Sillon alpin et l'Italie doivent-ils progressivement fortement augmenter. Si cette augmentation attendue des trafics montre bien l'urgence de mener à terme le projet global, sa montée en puissance n'en sera pas moins étalée dans le temps. Cela doit donc permettre un phasage du projet. **La progressivité possible de la réalisation de la variante retenue devient ainsi un élément supplémentaire de faisabilité, compte tenu des montants financiers très importants à mobiliser.**

Dès lors, il est évident que cette possibilité –et donc l'hypothèse d'utiliser les premiers tronçons construits de la ligne fret pour faire passer également des TGV passagers– devient un paramètre essentiel à prendre en compte pour le choix de l'option fret.

**La CCI estime qu'il convient de donner une importance particulière à cette possibilité de phasage car elle conditionne la faisabilité financière de l'ensemble du dispositif Lyon-Turin, à savoir la construction simultanée du tunnel de base et des voies d'accès.**

- ▶ En ce qui concerne **le tunnel de Chartreuse**, il est bien noté que la construction d'un tube permettra déjà de faire passer 27 millions de tonnes, ce qui semble suffisant dans un premier temps pour résoudre la saturation du trafic fret passant par Chambéry.

**La décision cependant de réaliser tout de suite le tunnel de base du Mont-Cenis à deux tubes et le souhait partagé en Savoie de limiter – voire de supprimer – le trafic ferroviaire le long du lac du Bourget, impliquent de réaliser le second tube du tunnel de Chartreuse, immédiatement après le premier.**

***EN RESUME, LA CCI DE LA SAVOIE DEMANDE :***

- **L'accélération des procédures** de consultation pour figer le projet et limiter les contraintes foncières provoquées par les variantes de la ligne fret.
- **La réalisation au plus vite des deux tubes du tunnel sous Chartreuse** pour améliorer la capacité de trafic et limiter les nuisances et les risques le long du lac du Bourget.
- **De retenir la variante n°2** qui permettra dès les premiers travaux des améliorations de capacité et de qualité de service significatives en pratiquant dans un 1<sup>er</sup> temps de la mixité sur l'itinéraire fret Lyon -Saint Exupéry / Avressieux.

Au vu du dossier de consultation et du contexte budgétaire marqué par la raréfaction de l'argent public, l'option 2, associée à la réalisation du tunnel Dullin-Lépine avant même la réalisation totale de la LGV, est la plus efficace pour offrir en fonction de l'augmentation de la demande, une amélioration du service ferroviaire tant pour le fret que pour les voyageurs.

Elle présente également l'avantage d'un étalement des financements nécessaires.

Néanmoins cette proposition n'a de valeur que si dans l'attente de la réalisation de la LGV, cette option 2 est construite en tenant compte des profils nécessaires aux deux types de trafics fret et passagers (courbures et pentes).

**Si cette variante devait être retenue, il conviendrait de veiller à ce que ce projet de nouvelle ligne ferroviaire ne porte atteinte au bon fonctionnement et au développement du Parc d'Activités Val Guiers**, situé sur la commune de Belmont Tramonet, à proximité de l'échangeur autoroutier de l'A43.

Le Parc d'activités Val Guiers est l'un des 6 pôles d'équilibre de Savoie, en terme d'accueil d'entreprises. Il constitue l'offre privilégiée pour l'implantation industrielle dans l'Avant Pays Savoyard. Le Parc d'Activités s'étend sur 15 hectares en façade autoroutière.

- **La mise en place d'un plan de financement global** du dispositif, complétant le seul protocole d'intention signé en 2002.

Sans plan de financement acté par l'ensemble des partenaires, l'accès français au tunnel de base international depuis Lyon restera, malgré cette nouvelle consultation au stade de projet.

## ANNEXE

### ANALYSE DES VARIANTES PROPOSEES

#### ► **Rappel de l'option de base (réutilisation maximale de la ligne actuelle)**

Elle est, par définition remise en cause du fait de son incompatibilité avec une forte progression des trafics TER, la modernisation de la ligne actuelle ne pouvant offrir la même qualité de services qu'une ligne nouvelle.

De plus, son insertion en milieu urbain est peu compatible avec les trafics fret attendus.

Par ailleurs, l'option de base traverse les captages d'eau de Bourgoin.

Son coût serait finalement aussi important qu'une ligne nouvelle, compte tenu du nécessaire maintien des trafics pendant les travaux de modernisation.

Pour ces raisons, cette option est donc bien à abandonner.

#### ► **.l'option 3 : Saint-Savin – La Chapelle de la Tour, Chimilin, Avressieux.**

Comme pour l'option de base son principe consiste à limiter les coupures, mais dans cette option en utilisant le même couloir prévu pour la future LGV Lyon / Chambéry Nord.

Ce principe, théoriquement séduisant, puisque sensé limiter les nuisances en ne faisant qu'une coupure est dans la réalité très difficile à mettre en application.

En fait les contraintes très différentes entre les lignes fret et passagers (pente maximum de 1,25% alors que les TGV peuvent supporter 3,5% et rayon de courbure minimum de 2 175 mètres pour des TGV roulant à 230 km/h alors que les trains fret se contentent de 740 mètres) rendent impossible un tracé contigu.

L'option 3 ne peut donc répondre à la demande du Ministre.

Elle cumule d'autres handicaps :

- coût le plus élevé
- impossibilité de phasage de l'opération, la fonctionnalité de cette variante, non raccordable aux réseaux existants nécessitant sa réalisation totale.
- Difficultés géologiques et hydrogéologiques pour percer certains tunnels, cette ligne étant essentiellement enterrée.
- L'option 3 conduit à privilégier la réalisation simultanée de la LGV pour un accès satisfaisant du trafic passagers avec la ligne fret. A ce titre le tunnel sous Chartreuse devra plutôt être à deux tubes dès son ouverture : un argument positif en soi, mais comment mobiliser en une seule phase 5 milliards d'euros ?

#### ► **L'option 1 Saint Savin / Cessieu / Saint Clair de la Tour / Saint Béron**

- L'option 1 a un avantage sur toutes les autres variantes : c'est la moins chère pour l'acheminement du fret (3,1 milliards contre 3,4 pour la

variante 2 et 3,5 milliards pour la variante 3) si la LGV pouvait être dissociée.

- Mais cette option a des inconvénients :
  - La desserte de Chambéry est très mal assurée pour les trafics passagers TGV et TERGV, dans la mesure où les TGV empruntant cette option devraient après Saint Béron utiliser la ligne historique à voie unique jusqu'à Chambéry. Ainsi, si la LGV devrait faire gagner 28 minutes entre Lyon et Chambéry, cette option n'en ferait gagner que 13. Elle impose donc la réalisation de l'intégralité de la LGV sans phasage possible,

► **L'option 2, Saint Savin / Cessieu / saint Clair de la Tour / Avressieux**

Les options 1 et 2 ont en commun le même tronçon Saint-Savin / Saint Clair de la Tour, puis l'option 2 change d'itinéraire par rapport à la 1 en rejoignant puis longeant l'autoroute A43 pour rejoindre enfin le couloir de la future LGV aux environs d'Aoste.

Cette variante a un surcoût de 300 millions d'euros par rapport à l'option 1. Elle a en revanche l'énorme avantage de permettre un phasage optimum de sa réalisation :

- Dès la construction de la section Saint Clair de la Tour – Saint André le Gaz / Avressieux et la réalisation des tunnels de Dullin–Lépine qui se greffent au même endroit, on résout le bouchon de la gare de Chambéry pour le fret et on améliore déjà significativement la capacité et la fluidité des trafics passagers sur Chambéry.

Ce phasage impose la réalisation simultanée d'un tube du tunnel de Chartreuse. Il serait déjà très performant en permettant au trafic fret et passagers d'utiliser la ligne classique à double voie de Saint Exupéry à Saint André le Gaz puis le tronçon nouveau vers Avressieux et le tunnel de Chartreuse ou vers les tunnels de Dullin–Lépine pour le trafic passagers de Chambéry.

- La seconde phase de cette option 2, Saint Clair de la Tour/Lyon permettra d'accroître ultérieurement la capacité du dispositif.

Sur le plan financier, cette possibilité de phasage montre tout son intérêt.

- Première étape envisageable :
  - Section Saint Clair de la Tour – Avressieux et un tube du tunnel sous Chartreuse : 1,7 milliard d'euros.
  - Tunnel de Dullin et Lépine à partir d'Avressieux : 0,7 Milliard d'euros.
- Deuxième étape : augmentation de la capacité du dispositif Saint Clair de la Tour / Saint Savin – Lyon Saint Exupéry et construction du 2<sup>ème</sup> tube sous Chartreuse.