

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LES ETUDES COMPLEMENTAIRES RELATIVES À LA PARTIE FRANCAISE DU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE LYON-TURIN

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA SAVOIE

PREAMBULE

Après la première consultation sur la liaison ferroviaire transalpine (partie française) à laquelle elle a apporté sa contribution en janvier 1998, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Savoie est sollicitée à nouveau par l'État pour avis, sur les modifications et compléments d'études demandés le 18 septembre 1998 par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

La C.C.I de Savoie redit son attachement à la réalisation de la liaison ferroviaire de Lyon à Turin et notamment à son volet fret. Cette liaison est un projet d'intérêt international, national et régional dont la conception finale doit être de nature à modifier le plus favorablement possible l'environnement des entreprises de la région Rhône-Alpes.

La C.C.I de Savoie se réjouit des avancées significatives qui ont eu lieu depuis deux ans, au plan des études techniques mais aussi au plan politique (sommet franco-italien de Nîmes du 23/09/1999).

Il devient maintenant indispensable que les deux gouvernements prennent des engagements irrévocables sur les modalités de réalisation de la partie internationale entre la France et l'Italie. Le prochain sommet prévu à l'automne 2000 doit en être l'occasion.

REMARQUES GÉNÉRALES

1. Le dossier transmis propose de nombreuses solutions techniques complexes rendant difficile une lecture d'ensemble. Il n'est assimilable dans sa totalité que par des experts et n'est donc pas adapté à une consultation publique, alors que la bonne fin de la réalisation du projet supposera un effort significatif de la part des contribuables.

2. La C.C.I de Savoie regrette que le dossier soumis à consultation ne montre pas la cohérence dans l'espace et dans le temps du projet de liaison ferroviaire alpine avec des projets connexes tels que :
 - Les schémas de services collectifs qui ne viendront en consultation auprès des Régions qu'à l'automne.
 - La branche sud du TGV Rhin-Rhône, sur laquelle vient d'avoir lieu un débat public.
 - Le contournement fret de Lyon et la problématique du nœud lyonnais dont les résultats des études ne seront connus qu'au printemps 2001.
 - La modernisation de la ligne du Haut-Bugey.
 - Les projets de tunnels suisses (concurrents et/ou complémentaires).

La C.C.I attire l'attention de l'État sur le fait que cette absence de coordination, ce manque d'éclairage sur l'articulation entre les différents dossiers, sont préjudiciables à une vision d'ensemble en terme de logique de réseaux, de hiérarchisation des problèmes posés par le franchissement des alpes du Nord, et de réponses susceptibles d'y être apportées.

3. Compte tenu des trafics prévus, la C.C.I de la Savoie approuve les options proposées :
 - D'une séparation nette entre trains passagers rapides et trains fret lents sur les itinéraires d'accès au sillon alpin.
 - D'une mixité possible de la ligne sous le tunnel de base ainsi que sur la section d'accès à ce dernier (vallée de la Maurienne, tunnel sous le massif de Belledonne), cette mixité étant possible du fait d'un flux de voyageurs plus réduit entre le sillon alpin et l'Italie.

AVIS SUR LA COMPOSANTE "VOYAGEURS"

Bien que ce volet n'apparaisse pas comme l'enjeu le plus important du projet Lyon-Turin pour la C.C.I de Savoie, force est de constater que la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre l'aéroport Lyon-Saint Exupéry et le sillon alpin libérera des sillons sur la voie existante entre Lyon et Saint-Béron. Cette voie pourrait ainsi être utilisée pour le transport de marchandises, contribuant ainsi à la réalisation de l'objectif de croissance du volume de fret transporté par le rail à travers les Alpes à l'horizon 2008, en attendant la réalisation complète d'un nouvel itinéraire dédié au fret entre Ambérieu et le tunnel de base.

Dans ce contexte, parmi les cinq variantes d'accès au sillon alpin, la CCI de Savoie confirme sa position de janvier 1998 et réaffirme sa préférence pour la solution "Chambéry Nord", qui au vu des études complémentaires, permet le meilleur compromis entre les différents critères d'analyse :

- Elle permet d'assurer l'utilisation de la gare de Chambéry pour l'arrêt et la correspondance, au plus grand bénéfice de la desserte "TER" du réseau des villes du sillon alpin. La restructuration du quartier de la gare de Chambéry semble par ailleurs offrir un potentiel plus intéressant en terme de développement local que la construction d'une gare nouvelle à l'extrême sud de l'agglomération.
- Elle permet, comme la variante Chambéry Sud, de gagner 7 minutes par rapport à la variante Lépin le Lac (la moins chère) pour assurer la liaison Lyon-Turin.
- Elle est la plus performante pour desservir Chambéry et Annecy, en réduisant le temps de parcours depuis Lyon, respectivement de 30 et 37 minutes par rapport à la situation actuelle.
- Si elle coûte 10,5 milliards de francs, soit 2,2 milliards de plus que la variante Lépin le Lac, son trafic potentiel élevé (7,7 millions de voyages) lui permet de bien s'amortir et de dégager une rentabilité socio-économique de 8,4 % contre 9 % pour la variante Lépin le Lac, alors que les variantes par Montmélian sont les moins rentables.
- Elle semble la moins sensible en terme d'impact sur l'environnement. Un examen approfondi permettant de comparer les deux variantes de tracé de cette solution (par Bissy ou par La Motte Servolex) est indispensable pour choisir celle qui aura l'impact le plus limité, y compris en terme d'impact sur les entreprises implantées dans ce secteur.

Il est bien sûr nécessaire que cette solution "Chambéry Nord" s'accompagne d'une meilleure desserte de Grenoble par la réalisation d'une bretelle de raccordement à St-André le Gaz entre la ligne classique Grenoble-Voirion-St-André le Gaz et la future ligne à grande vitesse. Cette bretelle permettrait un gain de temps de 12 minutes entre Grenoble et Lyon, le meilleur temps commercial passant de 1H14 à 1H02.

AVIS SUR LA COMPOSANTE FRET DU PROJET

La C.C.I de Savoie considère que cette composante constitue l'enjeu majeur du projet de liaison ferroviaire transalpine. Il s'agit en effet de faire face à la fois à une forte croissance du trafic fret à travers les alpes à l'horizon 2020 (doublement du trafic passant de 40 à 80 MT) et à un objectif très ambitieux de report dans le même temps d'une partie du trafic routier sur le rail (quadruplement du trafic passant de 10 MT à 40 MT).

Les possibilités d'absorber du trafic supplémentaire par la route sont en effet devenues très limitées. Il n'est pas envisageable de doubler le tunnel routier du Fréjus. Mieux assurer la sécurité des transports, dans la traversée des agglomérations notamment, et mieux prendre en compte les aspects environnementaux constituent d'autre part des objectifs tout à fait en phase avec les grands projets de développement concernant notre département tel que le projet "Grand Lac".

Afin de répondre aux différents objectifs évoqués ci-dessus, le projet de liaison transalpine prévoit aussi de mettre en place un service de ferroutage permettant de mettre sur les trains des camions entiers ou des semi-remorques. **Il convient d'insister sur le fait que le succès de ce dispositif suppose d'instaurer des conditions suffisamment incitatives et attractives vis à vis des transporteurs routiers en terme de prix, de prestations et de réglementations.**

Au stade actuel des études préliminaires, RFF présente deux solutions à partir d'Ambérieu :

- Un itinéraire neuf à deux voies dédiées uniquement au fret, passant par l'ouest du Bugey, franchissant en tunnel les massifs de l'Épine, de Chartreuse et de Belledonne pour déboucher dans la vallée de la Maurienne à hauteur de St-Avre afin de rejoindre le tunnel de base.
- Un itinéraire utilisant la vallée de l'Albarine puis franchissant les massifs de la Chambotte et des Bauges pour emprunter ensuite dans sa totalité la vallée de la Maurienne afin d'atteindre le tunnel de base. A noter que bien que cette solution utilise les itinéraires existants, il y aurait obligation de créer deux voies supplémentaires dans la vallée de l'Albarine et deux voies supplémentaires sur toute la longueur de la vallée de la Maurienne.

A l'horizon 2010-2015, RFF prévoit tout d'abord de doubler le fret transporté sur le rail à travers les Alpes (de 10 MT à 20 MT) en modernisant le tunnel actuel du Fréjus (passage au gabarit B+), en attendant l'ouverture du tunnel de base à l'horizon 2020-2030, qui seul permet le passage de 40 MT.

Le projet se décomposerait en trois phases dans le temps :

- Dans un premier temps, avec l'infrastructure actuelle aménagée mais restant à deux voies sur l'ensemble de l'itinéraire, il serait envisagé un transit à Modane de

18 MT par an, 13 MT passant par la ligne Culoz-Chambéry-Montmélian et 5 MT venant de Grenoble en provenance de Valence (2 MT) et de Lyon par St-André le Gaz et Moirans (3 MT). Cette hypothèse implique l'électrification de la ligne Valence-Grenoble et Grenoble-Montmélian. On observe également dans cette hypothèse que le trafic le long du lac du Bourget passe de 11 à 13 MT.

- Dans un deuxième temps, le projet consisterait à réaliser soit un tunnel à voie unique sous les Bauges, soit un tunnel à voie unique sous Chartreuse, en continuant d'utiliser les voies existantes modernisées de part et d'autre de ces tunnels.

Dans le premier cas (tunnel sous les Bauges), 8 MT pourraient être acheminées mais cela nécessiterait une percée de 35 à 43 km selon les options pour un coût de 8,5 à 12 milliards de francs.

Dans le deuxième cas (tunnel sous Chartreuse), 5 MT seraient toujours acheminées depuis Lyon et Grenoble vers Montmélian mais avec un gain de 74 km pour les marchandises provenant de Lyon. Cela nécessiterait une percée de 21 à 23 km selon les options pour un coût de 4,7 MF.

Quelle que soit la variante choisie, RFF ne prévoit pas à ce stade de réalisation du projet, de diminution du trafic sur la ligne Culoz-Chambéry-Montmélian (12 à 13 MT).

- Dans un troisième temps, le projet définitif (avec construction du tunnel international de base) serait réalisé dans sa totalité afin d'atteindre la capacité minimale de 40 MT par an pour le trafic fret franco-italien.

Compte tenu des éléments fournis à ce stade des études plusieurs observations peuvent être émises :

1. Le coût d'investissement de la solution "Bauges" est nettement plus élevé que celui de la solution "Ouest Bugey" (28 milliards pour la première et 22 milliards pour la seconde). Le coût de l'étape intermédiaire est également plus élevé pour la solution "Bauges", avec des délais de réalisations plus importants du fait de la plus grande longueur des ouvrages.
2. La solution "Bauges" implique de créer deux voies supplémentaires sur toute la longueur de la vallée de la Maurienne, au risque de confiner celle-ci dans un rôle unique de "gaine technique" spécialisée dans l'écoulement de trafics de transit entre la France et l'Italie, notamment dans les parties les plus étroites de cette vallée supportant déjà une route nationale, une autoroute et une ligne ferroviaire à deux voies.
3. Les temps de parcours moyens entre Ambérieu et St-Jean-de-Maurienne sont plus courts avec la solution "Ouest Bugey" : Gain de 36 minutes contre 20 minutes pour la solution "Bauges".

4. La réalisation du tunnel de Belledonne dans le cadre de la solution "Ouest Bugey" permet aux voyageurs de gagner 22 minutes supplémentaires, ce tunnel étant conçu pour faire passer à la fois du trafic voyageurs et du trafic marchandises. Dans cette hypothèse, il est indispensable de programmer la réalisation de ce tunnel dans la continuité de la réalisation du tunnel sous Chartreuse, de façon à ne pas avoir à élargir la voie existante entre Montmélian et St-Jean-de-Maurienne.
5. La solution "Ouest Bugey" semble offrir une possibilité de phasage plus importante et donc un meilleur étalement dans le temps des investissements. Pour la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire, il semble en effet envisageable d'aménager dans un premier temps une plate-forme de chargement des P.L dans le secteur Avressieux/Les Abrets, c'est à dire à proximité du futur croisement autoroutier de Coiranne entre l'A43 (axe est-ouest) et l'A48 (axe nord-sud) dont une section nouvelle entre Ambérieu et Coiranne est prévue à moyen terme. Ce dispositif permettrait de lancer une navette de ferroutage, sans attendre la réalisation de la nouvelle ligne reliant Ambérieu au tunnel sous Chartreuse.

Il convient de souligner ici qu'une autoroute ferroviaire "courte", avec une seule plate-forme située à Aiton/Bourgneuf ou Laissaud/Pontcharra, présenterait le grave inconvénient de laisser le flux de poids lourds traverser les zones les plus urbanisées du département. Cette solution ne répondrait pas non plus aux souhaits des transporteurs, en raison de la durée du trajet sur le rail alors trop brève pour procurer aux chauffeurs un temps de repos suffisant.

Au vu de ce constat il semble que la solution "Ouest Bugey" soit plus favorable. Les études présentées par RFF dans le domaine du fret sont cependant insuffisamment avancées (elles n'en sont qu'au stade des études préliminaires) pour que l'on puisse formuler un choix définitif entre les deux options.

Nous tenons enfin à insister sur le fait que ce grand projet doit être le plus compatible possible avec les axes de développement économique retenus pour la région "Métropole Savoie" (projet "Grand Lac", Contrat Global de Développement, ...). Pour aller totalement dans ce sens, des études approfondies sur des solutions alternatives permettant, lors des étapes intermédiaires de réalisation du projet, de ne pas augmenter le tonnage du fret passant le long du lac du Bourget mais au contraire de le diminuer, seraient hautement souhaitables. De la même façon, il convient dans le cadre du projet définitif, compte tenu de son ampleur et de son coût, de tout faire pour qu'il contribue à éliminer totalement le passage du fret entre Culoz et Chambéry.