

**Avis de la CCIT de la
Savoie sur les accès
français à la nouvelle
liaison ferroviaire
Lyon-Turin dans le
cadre de l'enquête
préalable à la
déclaration d'utilité
publique**

12 mars 2012

Un grand projet qui contribue à la construction du réseau de transport européen

Le présent avis s'inscrit dans une continuité d'avis en faveur du projet :

- Avis sur les études complémentaires relatives à la partie françaises du projet de liaison ferroviaire Lyon Turin de juillet 2000
- Avis sur l'itinéraire fret et la partie franco-italienne de la liaison ferroviaire transalpine du 25 novembre 2003,
- Avis sur l'itinéraire Fret Liaison Transalpine du 13 juin 2005,
- Avis sur la partie internationale du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, de Saint-Jean-de-Maurienne à la frontière franco-italienne du 27 juin 2006,
- Avis sur le bilan des études APS de l'itinéraire d'accès au tunnel transfrontalier Lyon – Saint Exupéry / Saint Jean de Maurienne du 11 juillet 2009.

Cette succession de contributions montre l'intérêt que portent la CCIT de la Savoie et ses ressortissants au projet de nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. A ce titre, elle se réjouit de l'engagement de cette nouvelle procédure publique qui ouvre une réelle perspective de réalisation.

La CCIT prend également acte que le dossier d'enquête sur lequel elle s'exprime a été validé par la Décision Ministérielle du 10 novembre 2011. A cet effet, l'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique en cours porte sur :

- La phase 1, phase de réalisation des accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin constituée d'une ligne mixte voyageurs et fret entre Grenay et Chambéry.
- La phase 2, phase constituée d'une ligne nouvelle fret entre Avressieux et Saint Jean de Maurienne avec la réalisation du premier tube des tunnels sous les massifs de Chartreuse et de Belledonne / Glandon.

Cet ensemble – itinéraires d'accès et tunnel international – est une infrastructure majeure au plan économique. C'est le seul axe ferroviaire Ouest-Est Européen de grande envergure reliant la Péninsule Ibérique à la Mer Noire.

La région Rhône-Alpes et la Savoie, par leur situation géographique, sont un espace de transit européen important vers l'Italie, la péninsule ibérique et l'Europe du Nord.

Ce projet à dimension européenne nous rappelle combien la Savoie a toujours été une terre de passage mais aussi combien les voies, routes, rails qui la traverse ont impacté fortement son territoire et contribué à son développement économique. **C'est ainsi que pour la Savoie, l'Italie est le deuxième client des entreprises exportatrices (après l'Allemagne) et le premier pays fournisseur. Ce projet est majeur pour l'économie de notre département dans sa réponse globale des questions fret et voyageurs.**

Le projet répond à des enjeux régionaux, nationaux et européens de premier ordre :

➤ **En permettant le développement du transport de marchandises par le mode ferroviaire sur un itinéraire adapté.**

Le projet soumis à enquête publique constitue la seule réponse à la ligne historique obsolète et à la mixité de l'axe Lyon-Chambéry.

La programmation des tunnels (Chartreuse, Belledonne, Glandon) est indissociable du calendrier de réalisation du tunnel de base.

Se trouvent ainsi ouvertes des perspectives de forte croissance du fret ferroviaire que renforce significativement la mise en service de l'autoroute ferroviaire à grand gabarit (transfert dès cette phase de 340 000 PL / an). Nous savons par ailleurs que la massification du transport intermodal est la condition pour maximiser la rentabilité des investissements. La nouvelle liaison permettra aussi le dégagement de sillons pour une meilleure desserte du territoire savoyard, notamment des grands groupes industriels. En outre elle sécurisera le transport des matières dangereuses.

La commission européenne doit être sollicitée afin que soit intégré l'ensemble des ouvrages d'accès dans la section internationale en vue d'obtenir des financements européens

Par ailleurs une synergie avec le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et la réalisation d'une plate forme logistique intermodale à Grenay sont à retenir pour la pleine réussite du report route-rail.

La CCIT de la Savoie souligne donc sur l'intérêt des phases mises actuellement à l'enquête. Elles apportent une nouvelle dimension au fret ferroviaire avec la création d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit.

➤ **En améliorant et en fiabilisant le transport de voyageurs**

Si le nouvel itinéraire constituera un accès plus court, fiabilisé et sécurisé pour la traversée alpine du fret ferroviaire, il constituera également une opportunité pour le transport international, national et régional de voyageurs.

La nouvelle liaison permettra des gains de temps de parcours qui constituent un atout supplémentaire pour les stations de ski des Alpes du Nord. **Pour notre région de montagne, l'économie touristique est un secteur économique majeur créateur de richesse et**

d'emplois. L'amélioration de l'accessibilité des stations pour la clientèle (française et étrangère), consolide la position de cette économie et conforte sa place au sein d'un marché touristique international toujours plus concurrentiel. De surcroît, le développement d'un mode de transport alternatif à la voiture individuel participe à une évolution souhaitable vers une économie touristique prenant en compte les critères du développement durable.

S'agissant du transport régional la ligne nouvelle mettra fin à une situation difficile pour les usagers du train entre Chambéry et Lyon. En effet la ligne unique entre Saint André le Gaz et Chambéry limite les sillons. Ceux ainsi dégagés permettront une meilleure desserte attendue notamment par les usagers qui empruntent quotidiennement cette ligne pour des raisons professionnelles.

La CCIT de la Savoie demande que les incidences sur l'environnement, les populations riveraines du chantier et les activités économiques concernées soient minimisées.

L'approche environnementale

La conception du projet en grande partie souterraine, - plus de 60% des 140 km constituant le tracé des itinéraires d'accès à la section internationale seront en tunnel ou en tranchées couvertes. **Il convient d'apporter une grande attention aux parcours à l'air libre afin de limiter les impacts environnementaux et sociétaux.**

Considérant plus particulièrement la mise en œuvre des chantiers nous notons que plus de la moitié des déblais seront réutilisés pour les besoins propres. Les ressources couvrent 90 % des besoins du projet. 7 à 10 % seulement des apports nécessaires seront issus des carrières locales.

Concernant les déblais non exploités sur le chantier, nous souhaitons qu'ils soient en priorité destinés à d'autres chantiers régionaux afin de minimiser les transferts par voie routière.

L'impact sur le milieu humain et l'activité économique régionale.

La construction de ce projet s'inscrit dans le cadre d'une démarche Grand Chantier. Concernant les aspects économiques et sociaux, cette démarche prévoit :

- l'accueil et le fonctionnement social du chantier par des logements, services, équipements publics, restauration,
- l'association au mieux du tissu économique local à la réalisation du projet et l'assurance d'emplois ultérieurs pour la main d'œuvre employée le temps du chantier,
- l'emploi et la formation de la main d'œuvre locale, la reconversion pour l'après chantier, la mise en place d'une bourse d'emploi.

La CCIT constate que ce chantier sera fortement pourvoyeur d'emplois pour les populations locales puisque, pour la première phase des travaux et au plus fort de l'activité, **sur les 6 600 emplois induits directement par le chantier envisagés par les estimations, près de 5 000 bénéficieront directement à la Savoie.**

Concernant les entreprises locales, la démarche Grand Chantier met en place des actions de soutien, afin de leur permettre de répondre au mieux aux besoins recherchés pour le chantier et de candidater dans les meilleures conditions lors des appels d'offres. Le dispositif implique :

- de repérer les entreprises candidates,
- de les aider à évaluer leur capacité existante à se positionner efficacement,
- de mettre en place les moyens d'aide à l'adaptation afin d'être les mieux placées le moment venu.

Au-delà de cette approche générale il nous faut souligner l'impact direct sur plusieurs activités en particulier dans le secteur des Landiers à Chambéry et Alpages à Montmélian. Nous attendons du Maître d'Ouvrage une analyse concertée des effets induits, des mesures de compensations et d'atténuation en particulier en cas de relocalisation.

CONCLUSION

LES APPORTS DE CE PROJET SONT IMPORTANTS :

- Fort impact sur l'activité, irrigation renforcée de l'économie savoyarde, présence confortée sur la toile du réseau ferré international.
- Nouvelle offre fret grand gabarit, par la réalisation des tunnels sous Chartreuse, Belledonne, Glandon, permettant la mise en place d'un réel report modal du transport des marchandises de la route vers le ferroviaire.
- Amélioration notable pour les voyageurs de l'accessibilité ferroviaire à grande vitesse de la Savoie et de l'ensemble des Alpes du Nord ainsi que le développement de nouvelles offres de dessertes régionales.

En conséquence, la CCIT de la Savoie émet un avis favorable Au dossier d'enquête publique sur les accès français à la liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin .