

Séance du 31 OCTOBRE 2003

Délibération du Conseil général de l'Isère

Dossier n° 2003 S6-O I 4d08

Objet : Liaison ferroviaire transalpine

Le Préfet de Région, par courrier du 18 septembre 2003, vient d'ouvrir la concertation relative à la composante fret de la liaison ferroviaire Transalpine (Lyon – Turin).

Cette composante n'étant pas dissociable des options relatives au transport de voyageurs, le Conseil général de l'Isère, par la présente délibération, décide de formuler un avis global sur ce dossier essentiel pour l'Isère.

1- Présentation du projet soumis à concertation

Le dossier de concertation envisage trois familles de tracés : les solutions "Bauges", "ouest Bugéy", et "bas Dauphiné", le maître d'ouvrage affichant sa préférence pour cette dernière qui traverse le nord-Isère entre le secteur de St Exupéry et le canton de Pont de Beauvoisin, puis traverse le Grésivaudan vers Poncharra, à la sortie du tunnel de Chartreuse.

En intégrant les dimensions fret et voyageurs, le scénario "Bas Dauphiné" comprend :

- la construction d'une ligne nouvelle mixte fret - voyageurs (deux voies élargissables à quatre voies) depuis le secteur de St Exupéry (branchement sur la LGV méditerranée et sur le futur contournement fret de Lyon) jusqu'à l'est de Bourgoin ;

puis, en parallèle :

- son prolongement par une nouvelle ligne dédiée aux voyageurs jusqu'au nord de Chambéry (grâce à un nouveau tunnel), avec une bifurcation au droit de St André le Gaz pour rejoindre la ligne de Grenoble ;

- l'orientation du trafic fret sur la ligne historique, par un nouveau raccordement à l'est de Bourgoin, avec le doublement de la ligne entre St André le Gaz et St Béron et la réalisation d'un nouveau tunnel sous Chartreuse ;

et enfin :

- le doublement de la capacité des voies avec diverses variantes en vallée de Maurienne, avant d'atteindre le tunnel de base entre la France et l'Italie.

Dans le scénario "bas Dauphiné", le maître d'ouvrage propose deux options locales de tracé en Isère : deux variantes dans le secteur du marais à Pont de Beauvoisin, et trois variantes dans le haut Grésivaudan au droit de Chapareillan.

Le dossier de consultation précise également que :

- une plate-forme d'autoroute ferroviaire (de 45 à 65 ha) est programmée à l'est de Lyon, à l'horizon de l'ouverture du premier tube du tunnel sous Chartreuse ;

- l'itinéraire Valence - Grenoble - Montmélian participera à l'acheminement du fret jusqu'à l'actuel tunnel du Fréjus puis jusqu'au futur tunnel de base après sa réalisation, avec une capacité de 2,5 millions de tonnes pour les trafics en provenance du sud ;

- le dossier présente une variante dite "diagonale" en tunnel intégral entre St Chef et St André le Gaz, mais il précise que celle-ci supposerait de lourdes mesures de sécurité et qu'elle ne présente aucune possibilité de phasage ;

- une bretelle de raccordement ferrée entre la ligne Grenoble-Montmélian et la nouvelle ligne fret est prévue à terme en direction de Turin ;

- la ligne classique serait portée à quatre voies en deuxième phase entre Bourgoin et St André le Gaz, lorsque le cumul des trafics fret et voyageurs, notamment les TER, provoquera sa saturation.

2- Analyse du projet au regard des enjeux de l'Isère

Le bilan avantages - inconvénients pour l'Isère du projet soumis à concertation peut être dressé comme suit :

Pour la région urbaine grenobloise et les communes iséroises du sillon alpin, le projet présente deux avantages :

- il permet de réduire d'environ 10 mn le temps de parcours des voyageurs à destination de Paris ;

- en offrant un itinéraire performant au trafic fret Turin - Méditerranée, il contribue à limiter le transit du fret par Grenoble et préserve ainsi le développement des TER de l'étoile grenobloise et du sillon alpin ;

mais aussi deux inconvénients :

- en offrant un itinéraire plus rapide entre Valence et Chambéry (par la LGV Méditerranée puis la nouvelle ligne Lyon - Turin), il affaiblit l'itinéraire historique du sillon alpin passant par Grenoble, ce qui rend encore plus nécessaire l'électrification de la ligne du sillon alpin et son raccordement sur la LGV Méditerranée à Valence.
- en orientant le fret transalpin sur la ligne actuelle Lyon - Chambéry, il charge la section Bourgoin - St André le gaz au détriment du développement des TER Lyon - Grenoble ;

pour le nord-Isère, le projet apporte un avantage :

- il contribue à maîtriser le trafic des poids lourds sur l'axe autoroutier Lyon - Turin ;

mais aussi trois inconvénients :

- il attire dans le nord-Isère et sans contre-partie un trafic transalpin de fret ferroviaire qui utilise actuellement d'autres couloirs d'acheminement ;
- il crée deux nouveaux couloirs de nuisances respectivement pour le trafic voyageurs et pour le fret, ce dernier, le plus nuisant, étant de surcroît orienté sur la ligne classique qui traverse des zones urbanisées ;
- il charge la ligne classique de trafic fret, au détriment des dessertes TER vers Lyon et Grenoble.

En définitive,

si la liaison Transalpine est à l'évidence indispensable pour développer des échanges de fret transalpins sans engorger les vallées alpines d'un trafic routier de poids lourds qu'elle ne peuvent supporter, ainsi que pour améliorer la desserte voyageurs des métropoles alpines et italiennes ;

et si la variante "bas Dauphiné" offre la meilleure efficacité pour acheminer les trafics transalpins à destination tant du nord de la France que du bassin méditerranéen, et permet notamment, grâce à la longueur de son tronc commun, d'organiser une offre d'autoroute ferroviaire (chargement des poids lourds sur des trains) franchissant la totalité du massif alpin ;

le projet de liaison Transalpine, dans sa configuration soumise à la concertation, présente pour l'Isère un bilan avantages - inconvénients trop négatif pour permettre un avis favorable sur cette configuration.

3- Améliorations possibles du projet soumis à concertation

Quelques inconvénients sont inhérents au concept même de liaison Transalpine, notamment l'augmentation du trafic fret transalpin, nécessaire pour éviter une asphyxie des villes et vallées alpines par le trafic poids lourds, et la fragilisation de l'axe ferroviaire du sillon alpin par la création d'un itinéraire plus performant.

Il est toutefois indispensable :

- de limiter les conséquences de ces effets négatifs,
- de ne pas en créer d'autres,
- d'offrir des compensations aux territoires les plus touchés, et notamment au nord-Isère.

A cet égard, il est essentiel d'abandonner l'option de séparation des trafics fret et voyageurs, et il convient au contraire d'adopter le choix d'une ligne nouvelle mixte fret - voyageurs depuis le secteur de St Exupéry jusqu'en Savoie, afin :

- d'éviter de créer deux couloirs de nuisances,
- d'orienter le fret, trafic le plus nuisant, sur la ligne nouvelle qui sera plus éloignée des zones urbanisées et plus facile à protéger ;
- de libérer la ligne classique pour le trafic TER à destination de Lyon et Grenoble ;
- d'offrir de meilleures possibilités de phasage du projet (doublement de la ligne mixte) en fonction de la progression respective des trafics fret et voyageurs.

4- Propositions

Compte tenu des éléments précédents, le Conseil général de l'Isère adopte les positions suivantes,

sur le projet dans sa globalité :

1- accord sur le principe et la réalisation rapide d'une nouvelle liaison transalpine, indispensable pour acheminer le fret sans augmenter le trafic des poids lourds, et pour améliorer la desserte des cités alpines ;

2- accord pour donner la priorité au fret, afin d'éviter qu'il sature d'une part les autoroutes alpines, et d'autre part les nœuds ferroviaires de Chambéry et de Grenoble où doit être développée d'urgence une offre TER pour régler les problèmes de saturation urbaine ;

3- si l'Etat confirme le choix du fuseau "bas Dauphiné, lie expressément son accord aux conditions ci-après ;

4- désaccord sur la séparation des trafics fret et voyageurs et sur le choix d'orienter le fret sur la ligne classique ; et demande expresse d'une ligne nouvelle mixte fret - voyageurs sur la totalité de la traversée de l'Isère, incluant un raccordement à la ligne de Grenoble au droit de St André le Gaz, et étant précisé que le tunnel sous Chartreuse doit également être accessible à certaines rames voyageurs ;

5- demande d'affecter prioritairement l'actuelle ligne Lyon - Pont de Beauvoisin au développement du trafic TER entre le nord-Isère, Lyon et Grenoble ; le trafic devant être cadencé pour offrir une véritable alternative à l'automobile autour des grandes métropoles.

6- demande d'affecter prioritairement l'actuelle ligne du sillon alpin au trafic voyageurs et notamment au trafic TER de l'étoile ferroviaire grenobloise, et donc d'y limiter strictement le trafic fret ;

7- demande d'intégrer au projet de liaison transalpine la section du contournement fret de Lyon comprise entre les lignes ferroviaires Lyon - Ambérieu et Lyon - Chambéry, section qui, en plus de sa vocation principale à acheminer du trafic nord - sud, est nécessaire pour acheminer le fret sur la liaison Transalpine sans saturer le nœud lyonnais et sans obérer le développement des TER ;

8- demande d'intégrer d'une façon exemplaire ce projet dans son environnement, tant à l'égard des populations riveraines qu'en matière de protection du milieu naturel, et demande des engagements écrits du maître d'ouvrage concernant les mesures de protection, étant précisé que cette protection concerne également les plateformes de chargement dont l'emplacement devra être précisé ;

9- compte tenu des réussites des gares de Valence-TGV, Avignon-TGV et Aix en Provence-TGV, confirme sa demande précédente de réalisation d'une gare intermédiaire entre Lyon et Turin dans la combe de Savoie à la sortie du tunnel sous Chartreuse, qui permettra d'améliorer les temps de parcours entre Paris et le sillon alpin vers Grenoble ;

sur les variantes locales de tracé exposées dans le dossier de concertation :

10- à la sortie du tunnel sous Chartreuse, au droit de Chapareillan, demande de retenir le tracé qui permettra de réaliser la gare intermédiaire et toutes les connexions vers le nord et vers le sud sur la ligne du sillon alpin (Grenoble - Chambéry), et rappelle que l'électrification de la ligne Gières - Montmélian devra être réalisée dans un calendrier coordonné avec la réalisation du tunnel sous Chartreuse ;

11- au droit de Pont de Beauvoisin, souhaite que les variantes soient reconsidérées à la lueur de la demande d'une ligne mixte fret - voyageurs ;

sur le phasage de la réalisation :

12- demande que la première tranche porte sur la réalisation de la section St Exupéry - Combe de Savoie (y compris le tunnel sous Chartreuse à deux tubes) associée à la

section de contournement de Lyon indispensable pour acheminer dans de bonnes conditions le fret jusqu'à la ligne nouvelle, afin d'optimiser dès la première tranche des gains pour le fret et les voyageurs ;

13- demande expressément que cette première tranche soit mise en service au plus tard lors de l'achèvement du tunnel de base international, pour éviter tout accroissement de capacité fret qui n'aurait d'autre débouché que traverser les agglomérations de Grenoble et Chambéry.