

Les conditions d'accès à ce tunnel des trafics voyageurs, entre Montmélian et Saint Jean-de-Maurienne et fret, à l'ouest de Saint-Jean-de-Maurienne, font l'objet de plusieurs variantes utilisant les infrastructures existantes, éventuellement aménagées, ou de nouvelles infrastructures combinées à la ligne actuelle.

Le choix parmi ces variantes, qui ne sont pas toutes compatibles avec la totalité des fonctions envisageables, résultera des études à venir.

La figure 7 présente l'état actuel des études de tracé et les figures 8 et 9 l'évolution des temps de parcours au départ de Paris et de Lyon, liée au projet.

* * *

LE DEBAT

La circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures a rappelé que ceux-ci sont nécessaires au développement économique et social de notre pays et constituent des éléments essentiels d'une politique d'aménagement du territoire ; elle a également indiqué que l'organisation de débats transparents et démocratiques était indispensable pour que la légitimité des projets ne soit pas mise en cause et elle a précisé les conditions d'organisation de ces débats.

Il convient ainsi en application de cette circulaire que soit organisé un débat placé sous la responsabilité du préfet de la région Rhône-Alpes, qui portera sur l'étude, la réalisation et l'exploitation du projet de liaison ferroviaire Lyon - Turin tant pour les voyageurs que pour le fret.

● Les objectifs du débat

Le débat devra permettre l'expression de l'ensemble des réflexions d'ordre stratégique suscitées par le projet et l'identification des points de vue des différents partenaires sur les aspects déclinés ci-dessous.

Pour cela, il sera nécessaire de fournir à ces partenaires toutes les informations utiles relatives aux enjeux et aux grandes caractéristiques du projet. Le débat contribuera ainsi à la transparence des décisions à venir.

Il s'agit bien de conduire le débat sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon - Montmélian - Turin pour laquelle une concertation importante a déjà été menée sur la partie Lyon - Montmélian, mais d'intégrer aussi les réflexions en matière de fret, tant pour le franchissement de l'arc alpin que l'accès ou le transit des transports de marchandises dans les régions alpines.

Le débat portera sur les grandes fonctions de l'infrastructure dans une approche intermodale au regard des critères suivants :

- intérêt économique et social.
- conditions de valorisation de l'aménagement des territoires desservis.
- impact sur l'environnement humain et naturel des espaces traversés.
- amélioration des conditions de transport de la population.

Ces fonctions devront être précisées dans la mesure permise par l'avancement des études, et un projet de cahier des charges devra être élaboré.

Le débat sera organisé en coordination avec la mission confiée à M. Louis BESSON sur l'ensemble des liaisons à travers le nord et le sud des Alpes.

● Les thèmes du débat

○ **L'intérêt économique et social**

L'intérêt économique et social est une notion qui agrège de nombreux aspects d'un projet, assez hétérogènes, qui comprennent notamment l'amélioration des conditions de transport pour les voyageurs et les marchandises, la pertinence économique du projet, et ses incidences sur l'aménagement du territoire, sur le développement économique et sur l'environnement. La problématique correspondante devra être évoquée et il conviendra de cerner les principes à prendre en compte pour l'évaluation de l'intérêt économique et social du projet.

Il s'agira ensuite de préciser la méthodologie d'évaluation, en déterminant les critères d'appréciation retenus et les effets externes quantifiables du projet, et d'examiner comment sont pris en compte les investissements complémentaires ou concurrents en Italie mais aussi en Suisse et en Autriche.

Les contraintes liées à la viabilité financière du projet devront également être envisagées.

○ **La valorisation de l'aménagement des territoires desservis**

La réalisation d'un projet aussi considérable qu'une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes, est de nature à modifier substantiellement, qualitativement et quantitativement, les courants d'échanges de personnes et de biens à travers l'Europe.

Le débat devra permettre d'apprécier les enjeux du projet pour les relations intérieures françaises et pour le développement des relations entre la France et les autres pays européens et en particulier l'Italie.

Parmi ces enjeux figure notamment l'inscription du projet dans le processus actuel de réduction de l'effet frontière en Europe, dont un des aspects est la réalisation de nouvelles infrastructures destinées à faciliter le franchissement des principaux obstacles naturels situés sur les grandes voies de communication (tunnel sous la Manche, liens fixes au Danemark, projets suisses et autrichien). Il faut également signaler le rôle de connexion entre les réseaux à grande vitesse français et italien de la liaison transalpine et l'importance de celle-ci dans la constitution d'un axe de communication est-ouest méditerranéen.

Mais la région Rhône-Alpes, dans laquelle s'inscrit la partie française du projet, est concernée au premier chef par ces transformations et le débat devra aussi permettre de peser, face aux contraintes qu'impose la création de cette nouvelle infrastructure, l'apport du projet pour la région.

Celle-ci est, après l'Île-de-France, la région économiquement la plus riche de France. Cette position forte n'est pas l'effet du hasard et tient en grande partie à la situation de la région à un carrefour historique d'échanges entre le nord et le sud et entre l'est et l'ouest.

La barrière naturelle des Alpes n'a en effet pas empêché la région Rhône-Alpes de se situer au cœur des échanges de personnes et de biens, grâce à une politique continue à travers l'histoire, de développement de moyens de franchissement alpin toujours plus performants : route du col du Mont-Cenis, tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, tunnels routiers du Fréjus et du mont Blanc.

Cette volonté historique de faciliter le franchissement d'une imposante barrière naturelle par des ouvrages de plus en plus importants, est stimulée par la concurrence qu'offrent d'autres itinéraires alpins a priori plus directs.

La concentration des grandes agglomérations selon un arc tendu vers l'est allant de Londres à Milan (figure 10), montre que la région Rhône-Alpes n'est pas, naturellement, sur l'axe des grands courants d'échanges européens et que seule une politique volontariste a pu l'y maintenir.

Le débat devra permettre de préciser les enjeux du projet de ce point de vue en tenant compte des projets concurrents suisses et autrichien.

Il devra tenir compte de deux remarques :

- la première est que l'infrastructure, en elle-même, est une condition nécessaire, mais non suffisante, du développement économique territorial : c'est pourquoi l'analyse ne peut, au stade actuel, que tenter de cerner les enjeux ; les forces économiques à l'oeuvre dans les territoires concernés doivent s'en saisir. Ainsi, le terme de "retombées", dans ce qu'il comporte de passif et d'automatique doit être éliminé. Les réflexions et les actions des collectivités et des entreprises doivent se poursuivre. Elles sont déjà engagées, notamment concernant l'aire de Montmélian et plus généralement le sillon alpin. C'est bien à tous les acteurs locaux concernés de les développer, avec l'appui de l'Etat.

RÉPARTITION DE LA POPULATION
BEVÖLKERUNGSVERTEILUNG
POPULATION DISTRIBUTION

basé par / Entworfen / Drawn by: Prof. Dr. I.B.F. Kormoss, Collège d'Europe - College of Europe, Brugge



Edition - Auflage - Edition II - 1982

Publié par l'UIC et la CEE dans "Grande vitesse - un réseau pour l'Europe"
Veröffentlicht durch die UIC und die CEE in "Ein Hochgeschwindigkeitsnetz für Europa"
Edited by the UIC and the CEE in "High speed: a network for Europe".



figure 10

- la deuxième est que l'impact d'une ligne à grande vitesse ne peut s'apprécier isolément des autres infrastructures et modes de transport ; le TGV, pris isolément, tend à une forte polarisation de l'espace. Mais cette tendance est tempérée par l'aptitude des TGV à desservir également les lignes existantes, et par la possibilité d'organiser des correspondances avec les trains régionaux. En outre, la liaison TGV Lyon - Turin sera colinéaire à un grand axe autoroutier (avec la réalisation de l'autoroute de Maurienne) ; elle permettra d'envisager la réalisation d'une autoroute ferroviaire, autorisant à terme la disjonction des trafics de transit et des trafics locaux en matière de transport de marchandises. L'articulation du TGV Lyon - Turin avec les autres systèmes de transport est donc un aspect essentiel du projet, pour lequel des grandes orientations devront être définies.

o **L'impact sur l'environnement**

La nouvelle liaison transalpine, utilisée tant pour le fret que pour les voyageurs, présente de ce fait des avantages du point de vue de l'environnement encore supérieurs à ceux d'un projet de TGV classique. Ces avantages, liés surtout aux reports de trafic de la route vers le rail, tiennent aussi à la très grande longueur des tunnels par rapport aux itinéraires existants.

Des impacts négatifs sur le milieu naturel et humain sont toutefois inévitables ; ils peuvent néanmoins être minimisés ou compensés dans le cadre d'une démarche dont les principes devront être précisés au cours du débat.

L'incidence d'un tel projet sur l'environnement apparaît donc comme le résultat d'un bilan qu'il convient d'apprécier à la fois isolément et dans le cadre du bilan global des avantages et des inconvénients de l'infrastructure. Le débat devra permettre de mieux cerner les termes de cette problématique.

En ce qui concerne le problème particulier du bruit, les paramètres pris en compte devront être explicités. Des comparaisons européennes objectives devront être citées, et les mesures décidées par la SNCF devront être clairement explicitées.

o **L'amélioration des conditions de transport**

- en termes de voyageurs, l'expérience tirée d'autres projets de TGV montre que les interrogations portent généralement sur la concurrence entre modes et la complémentarité avec les dessertes existantes.

Il conviendra donc de débattre de :

- l'évaluation des détournements de trafics aériens et routiers,
- la prise en compte de la complémentarité avec les autres dessertes existantes ferroviaires,
- en termes de marchandises, devront être abordées les perspectives en matière de transport de marchandises sur les points suivants :
 - . les nouvelles possibilités offertes par le tunnel de base,
 - . les conditions d'accès au tunnel de base,
 - . la création éventuelle d'une autoroute ferroviaire,
 - . les détournements de trafic routier attendus des investissements correspondants,
 - . le dimensionnement éventuel de la ligne à grande vitesse pour le trafic fret, du moins au-delà de Montmélan,
 - . la problématique particulière du transport des matières dangereuses.