

Ces aménagements se traduiraient notamment par l'acquisition de nombreuses habitations et terrains et la création d'une coupure visuelle entre certains hameaux placés de part et d'autre de la ligne (comme les hameaux du Favre et de Saint-Béron par exemple).

En ce qui concerne les zones de ripage, les seuls aspects environnementaux abordés concernent le nombre d'habitations touchées et/ou à acquérir.

### **IMPACTS SUR L'AGRICULTURE**

La création de nouvelles portions de lignes va se traduire irrémédiablement par une consommation d'espace agricole et des acquisitions seront donc à prévoir.

Cette consommation d'espace aura un effet de coupure, plus ou moins dommageable selon la valeur agronomique des sols concernés : par exemple, les impacts seront plus conséquents sur les surfaces agricoles du coteau des Chaumes à forte valeur d'investissement, ou encore sur le verger au sud-ouest de Pont-de-Beauvoisin ou la peupleraie au sud.

Un réaménagement foncier serait donc à prévoir dans ces secteurs, afin de réduire l'effet de coupure engendré par le passage de la ligne, et de compenser le morcellement du parcellaire qui en découlera.

Dans le cadre de la déviation de Pont-d'Ain, qui traverserait de part en part un secteur caractérisé par des sols de bonne valeur agronomique (grandes cultures), la dépose de la ligne actuelle est envisagée dans le cadre des mesures de compensation des effets de coupure de l'espace agricole.

#### ***c) Avis sur le niveau satisfaisant des éléments de réponse et avis d'expert***

Les impacts sur l'environnement, le foncier, et l'agriculture ne sont que très légèrement abordés dans le dossier relatif à l'amélioration des lignes existantes. Il s'agit essentiellement d'une description des améliorations engendrées par une utilisation des lignes actuelles, via Ambérieu-en-Bugey et Culoz d'une part, et St-André-le-Gaz d'autre part. Ce n'est qu'au niveau de ces deux options, et des déviations qu'elles impliquent, que sont rapidement énumérées les principales contraintes en termes d'environnement, de foncier et d'agriculture.

En ce qui concerne les nuisances sonores, les études tiennent compte des habitations qui seront touchées par les déviations et les zones de ripage ; globalement, les déviations sont en partie justifiées par l'évitement des bourgs, et donc par le souci de diminuer le nombre de personnes gênées. Mais il ne semble pas que les augmentations des niveaux de bruit liées aux circulations à plus grande vitesse aient été prises en compte.

Enfin, en ce qui concerne les autres voies, à savoir Mâcon / Ambérieu-en-Bugey, Culoz / Genève, Bourg-en-Bresse / Genève par la Cluse et Bellegarde, Saint-André-le-Gaz / Grenoble et Chambéry / Grenoble, elles ne sont étudiées que du point de vue du gain de temps, du coût des aménagements, du gain de temps avec le matériel pendulaire, pour aboutir à un coût par minute gagnée.

En ce qui concerne le tronçon Chambéry/Grenoble, l'amélioration devant aboutir à une utilisation plus performante de la ligne, en capacité et en vitesse, toutes deux génératrices d'un accroissement du bruit, une étude phonique a été réalisée dans les secteurs les plus urbanisés (Pontcharra, le Cheylas, Goncelin, Tencin, Brignoud, Lancey et Domène). Les résultats avancés par la SNCF sont les suivants :

*" la contribution sonore qui en résulte à terme.... :*

- n'excède pas la contribution sonore actuelle (voire est inférieure), dans les zones de gares ;*
- n'est pas supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore de l'infrastructure actuelle, avant travaux, en pleine ligne."*

Aucune donnée chiffrée n'est fournie, tant en ce qui concerne les anciens ou les futurs niveaux sonores (quels étaient les seuils réglementaires acceptables au moment de la construction de l'actuelle ligne ?).

Etant donnée la différence de traitement entre le projet LGV (stade APS) et cette solution alternative traitée beaucoup plus succinctement, il nous est délicat de donner un avis sur des questions qui n'ont pas été étudiées.

Notamment, la réutilisation des lignes existantes implique un certain nombre de modifications des tracés dans les zones de ripage et les déviations, ces dernières étant par définition en zones péri-urbaines.

En outre, l'augmentation de la vitesse suppose une étude d'impact du niveau de nuisance sonore engendré.

Il n'en reste pas moins évident que la réutilisation, avec amélioration des voies existantes, serait nettement moins préjudiciable pour l'environnement, toutes composantes confondues (agriculture, bruit, hydrologie, milieu naturel...) que la création d'une ligne nouvelle.

## **Lot 1 - Transport, - IV - Un réel projet de transport de marchandises en Rhône-Alpes est-il sérieusement étudié parallèlement au Lyon-Turin ?**

### **Introduction au thème fret marchandises**

Il y a tout d'abord lieu de signaler qu'en matière de circulation des marchandises - *contrairement aux voyageurs* - la première partie de la liaison LYON-TURIN mise à enquête d'utilité publique (l'origine étant située dans la zone d'Ambérieu et l'extrémité dans la vallée de la Maurienne) n'a de sens que si elle s'intègre dans le programme d'ensemble. Cette affirmation, peut-être trop évidente pour qu'elle soit nettement soulignée dans la présentation des dossiers, mérite d'être rappelée en préambule.

La dimension internationale est en effet la seule qui puisse justifier les investissements prévus; les aspects régionaux liés aux échanges intéressant la Savoie n'interviennent ici que marginalement. On ne peut aucunement se prononcer sur l'intérêt d'une ligne nouvelle fret sans se référer à l'ensemble du projet. Dès lors, se pose la question de savoir si des décisions définitives sur le tronçon d'approche peuvent être prises avant de connaître précisément ce qu'il en sera pour la partie centrale. Les choix à faire et leur justification sont directement dépendants des principes d'exploitation (notamment en ce qui concerne l'autoroute ferroviaire) qui seront retenus pour le tunnel de base; or il semble bien que pour cet ouvrage tout ne soit pas encore établi avec certitude tant du point de vue fonctionnel que technique, financier ou temporel. Ne doit-on pas inverser les priorités ? Ou bien alors est-ce la volonté de conduire le projet marchandises avec celui des voyageurs qui a motivé cette chronologie (dans ce cas, il faudrait le dire) ?

Pour autant, on ne saurait résumer le problème à la réalisation d'un nouveau franchissement des Alpes, la lecture des documents transmis pour la présente mission montre bien que de multiples questions (souvent interdépendantes) existent sur ce sujet. De ce point de vue, on peut certifier qu'au travers des nombreuses études et expertises réalisées, l'ensemble des sujets rattachés directement ou indirectement à la création d'une nouvelle ligne fret a bien été pris en considération.

Par ailleurs, et avant même de répondre aux interrogations sur les éclairages apportés, nous devons souligner avec force que ce dossier revêt un caractère stratégique d'une part pour positionner la région dans un large cadre géographique allant bien au delà de l'espace Rhône-Alpes/Piémont et d'autre part pour l'organisation de la circulation des marchandises en Europe. En cela, il devient politique, et les choix à faire doivent faire référence bien entendu à des considérations techniques et économiques mais aussi être le résultat d'un acte volontariste que les promoteurs de l'opération ont à exposer avec clarté. Cette dimension ne nous semble pas suffisamment mise en avant dans les dossiers réglementaires.

## **Question A : « Evolution du marché (actuel et en 2015) - Analyse de l'offre et de la demande (enquête auprès des transporteurs routiers)**

### **a) *Explicitation de la question posée***

Les associations estiment qu'il y a actuellement une stagnation du fret routier traversant les deux tunnels alpins français. De ce fait, les conclusions du rapport Legrand sur les percées alpines qui considérait comme probable la saturation à l'horizon 2010 semblent remises en cause.

Y aura-t-il vraiment une multiplication de la demande dans les années à venir et nécessité de mettre en place une nouvelle offre d'infrastructure de transport ?

### **b) *Eléments de réponse dans les dossiers réglementaires***

Bien évidemment le niveau des échanges économiques entre l'Italie et ses partenaires situés à l'Ouest, au Sud-Ouest et au Nord (ce qui, outre la France, concerne la quasi totalité des pays de la Communauté Européenne) est au coeur du sujet et traité en première partie de tous les dossiers techniques consacrés au problème du fret.

Dans le dossier de présentation, comme dans les études spécifiques marchandises qui ont été réalisées, la démarche est toujours basée sur :

- un exposé de l'existant (année 1992 pour la SNCF et 1994 pour les autres rapports) avec regard sur les évolutions passées;
- des prévisions d'échanges en 2010 ou 2015 formulées sur la base d'hypothèses de croissance plus ou moins marquées.

Le deuxième élément rentrant en jeu dans la définition de la demande de transport aux points frontières routiers et ferrés de la zone « Alpes françaises Nord » est lié au choix d'itinéraire. Ces aspects concurrentiels dans les parcours reliant les origines aux destinations sont abordés avec des niveaux d'analyse fort différents dans les dossiers d'étude, sachant que la SNCF fait seulement l'hypothèse d'un prolongement de l'existant, alors que le rapport CATRAM répartit les flux selon trois cas de figure dépendant des choix de politique des transports pris en Suisse (à savoir : statu quo, fermeture aux Poids Lourds, ouverture aux Poids Lourds). Il est à noter que la place de l'Autriche et le rôle du Brenner comme itinéraire pouvant capter une partie des flux concernés par le projet n'est pas véritablement étudiée. La justification de cette « absence de prise en considération » étant expliquée d'une part par l'éloignement géographique (supposé atténuer voire supprimer les possibilités de report) et d'autre part par l'absence de données sur les O/D actuelles (seules les enquêtes conduites en 1994 - *et disponibles depuis peu* - permettent d'avoir des renseignements cohérents sur les trois pays de l'arc alpin : Autriche, Suisse, France).

Sur ces bases, les résultats présentés indiquent une progression des échanges tous modes pour le secteur étudié (tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus plus tunnel ferroviaire) qui est la suivante :

Situation 1994	Prévision 2010	
	SNCF	CATRAM
33,7 Mt	62 Mt	48 à 64 Mt (56 si statu quo en CH)

L'évolution attendue varie ainsi de + 3,8 % l'an (SNCF) à + 3,2 % l'an (CATRAM solution médiane), ce qui – *comme il est souligné dans le rapport de présentation* – est moindre que dans le passé (moyenne de + 4,3 % l'an entre 1980 et 1995).

*c) Avis sur le niveau satisfaisant de ces éléments de réponse*

Les échanges économiques attendus aux horizons analysés sont directement dépendants de la croissance du PIB des pays concernés. Cette relation économétrique est le fondement des projections faites; toutefois les méthodes utilisées divergent :

- la SNCF a estimé le potentiel à partir d'une approche tendancielle par technique de transport (la somme des prévisions modales représentant alors le volume global attendu);
- CATRAM a pris en compte une élasticité constante de 1,5 entre transport et développement économique (2 % de croissance annuelle du PIB = 3 % de croissance du tonnage généré par l'Italie) ce qui lui permet d'obtenir une valeur qui est ensuite affectée par itinéraire selon l'offre prévue et les principes d'exploitation.

Dans aucun cas on ne peut parler de modèle, il s'agit plutôt d'une analyse fondée sur des données de caractère macro-économique, les « experts » définissant le niveau probable des flux à partir d'une connaissance générale des phénomènes qui interviennent dans l'évolution des besoins.

Ce choix simplificateur est-il acceptable, et les résultats qui en découlent peuvent-ils être retenus comme satisfaisants ? Tout d'abord, nous devons souligner combien l'exercice de prévision est délicat puisque l'avenir se détermine notamment à partir du développement des régions impliquées (sur de longues périodes les dynamiques sont difficiles à appréhender et les hypothèses peuvent dès lors être fort variées), du comportement des entreprises (à l'heure de l'europanisation des échanges voire de leur mondialisation, toute modification de l'offre de transport peut engendrer des changements dans les localisations des unités de production ou du moins des plates-formes logistiques qui participent à leur approvisionnement/désapprovisionnement), des politiques de transport (qui peuvent conduire à des basculements

d'itinéraire si des mesures tarifaires et/ou réglementaires contraignantes, ou à l'inverse incitatives, sont prises par les organismes publics ou privés concernés).

Aussi, nous constaterons que les résultats présentés sont tout à la fois probables au vu des évolutions passées et que l'écart d'environ 10 % entre les valeurs médianes reste raisonnable. Toutefois, il est à regretter que :

- il n'ait pas été mieux expliqué comment ont été construits les taux d'évolution du trafic retenus;
- une approche par grandes filières n'ait pas été menée (la globalisation des résultats, si elle permet de « lisser » les tendances, interdit la prise en compte d'évolutions par type de produits qui peut relever de brutaux changements);
- les évolutions propres à l'Autriche (limitation du transit, augmentation des péages, puis relative libéralisation) n'aient pas été analysées de façon plus fine avec regard sur les conséquences des mesures prises.

#### *d) Autres éléments de réponse identifiés*

Deux études complémentaires ont été réalisées : l'une conduite par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET) qui a mis en oeuvre un modèle (appelé QFFI) simulant à long terme les échanges de marchandises aux franchissements alpins, l'autre par l'INRETS à la demande du GEIE Alpetunnel (étude non validée à ce jour).

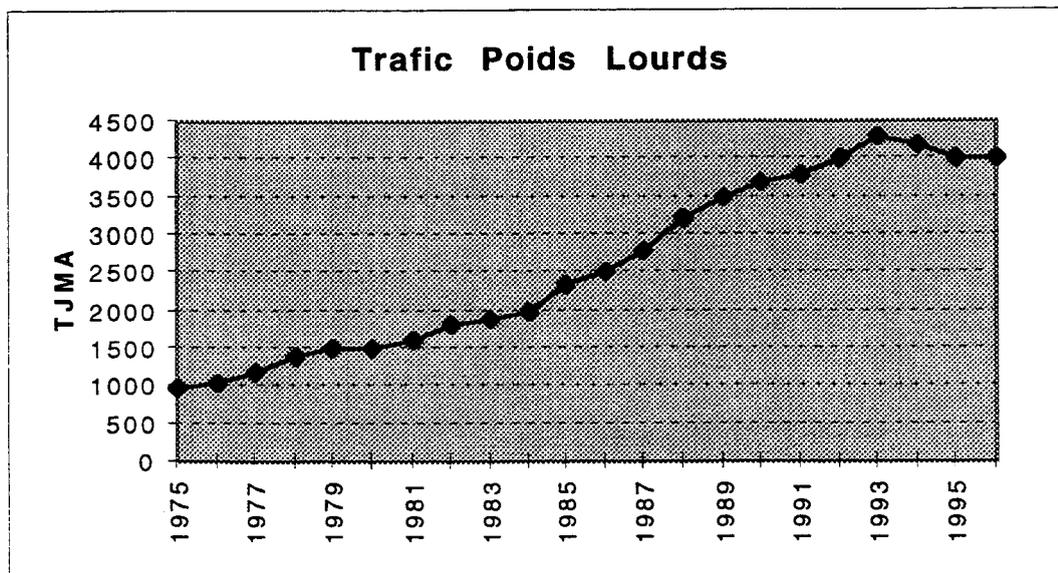
Ces deux dossiers très documentés et très approfondis font un état précis des données disponibles et des possibilités qu'elles offrent pour apprécier quels seront les flux de marchandises entre l'Italie et ses partenaires dans un premier temps, puis dans la zone nous intéressant. Les scénarios économiques retenus sont ici fort différenciés (y compris pour le LET une hypothèse avec un taux de croissance négatif : - 1 % de la production italienne ce qui correspond à la prolongation de la crise économique des années 1989-1993).

Les résultats pour le franchissement Alpes Nord en 2010 varient alors entre 43 millions de tonnes (conjoncture défavorable) et 81 millions de tonnes (forte croissance).

Nous remarquerons donc :

- la très forte sensibilité à la conjoncture économique (plus marquée pour le LET que pour l'INRETS),
- des valeurs cohérentes avec les rapports qui ont conduit à la constitution des dossiers réglementaires.

Par ailleurs, nous avons recherché quelle était l'évolution récente du trafic aux passages Mont-Blanc et Fréjus pour actualiser les données présentées. Celles-ci (cf. graphe ci-dessous) montrent le net infléchissement de ces deux dernières années (suivi d'une stabilisation en 1997 au vu des premières données) dû semble-t-il à la croissance du transport combiné et à l'atténuation des mesures restrictives prises dans le passé en Autriche (qui expliquent probablement en partie la forte progression en 1993 et 1994).



Il est donc fort probable que la saturation des tunnels routiers (prévue dans le rapport Legrand en 2010) soit repoussée dans le temps.

*e) Avis d'expert.*

Il y aura incontestablement croissance des flux franchissant les Alpes. En effet, il n'y a pas d'exemple dans l'histoire où le développement économique d'un territoire ne se soit traduit par une multiplication des mouvements entre celui-ci et sa périphérie. La construction européenne vient ici encore renforcer cette certitude.

Le projet s'inscrit donc dans un cadre porteur puisqu'il est évident qu'à terme des infrastructures nouvelles de transport devront être mises en place pour satisfaire les besoins. Par ailleurs, faire le choix de l'immobilisme aurait des conséquences négatives du double point de vue :

- économique puisque un déficit d'accessibilité et de fluidité dans la zone Nord des Alpes françaises conduirait à l'évitement et donc à l'affaiblissement de Rhône-Alpes au profit d'autres espaces. Cette région ne pourrait alors pleinement se positionner comme pôle articulant les flux continentaux; rôle qui lui permet de créer d'importantes valeurs ajoutées et qui est un facteur de localisation pour des entreprises de circulation et de production.

- environnemental puisque les voies routières et ferrées existantes ne pourront absorber le trafic sans créer des nuisances préjudiciables à la qualité de vie des riverains. La création d'un tunnel long sous les Alpes permet d'éviter certains points particulièrement sensibles et ainsi limite les gênes tout en rendant possible un transfert vers le rail (mode moins agressif pour l'environnement) aujourd'hui contraint par une ligne dont la capacité et les conditions d'exploitation viennent limiter sa compétitivité.

Pour autant la question du moment de réalisation reste entière; la base de données élaborée en 1994 (avec mise à jour prévue tous les 5 ans) sera précieuse pour observer comment évolue l'élasticité moyenne du transport à la croissance et la répartition par grands axes (France/ Suisse/ Autriche).