

Chapitre 2 : Objectifs et problématique

Présentation générale
du projet

SOMMAIRE DU CHAPITRE 2

2.1 Les grands enjeux

2.2 Les objectifs du projet

2.3 La problématique de réalisation

2.1 Les grands enjeux

La croissance des besoins d'échanges

Les besoins d'échanges vont continuer à s'accroître au sein de l'Europe. Cette tendance lourde a fait profondément évoluer les moyens et les réseaux de transport depuis près de deux siècles. Elle est portée aujourd'hui par l'intégration européenne et par l'évolution de l'économie.

Il s'agit désormais de répondre à cette demande dans une perspective de développement durable. Le mode ferroviaire présente à cet égard de nombreux avantages, notamment en matière d'environnement et de sécurité. C'est pourquoi les politiques de transport mises en œuvre en France et en Europe ont pour objectif de lui accorder une place accrue. Cet objectif nécessitera, pour être atteint, d'améliorer les performances du fer à la fois en matière d'exploitation et d'infrastructures (il faut souligner à cet égard que la majeure partie du réseau date de plus d'un siècle).

Le trafic fret transalpin

La problématique exposée ci-dessus prend une dimension plus particulière lorsqu'elle concerne le transit des marchandises à travers les Alpes. La diminution des effets-frontière et les nouveaux besoins de l'économie accentuent la croissance de ces trafics, et les contraintes de la géographie concentrent les flux dans un très petit nombre de vallées.

Un consensus émerge actuellement pour limiter le plus possible le développement du trafic routier transalpin qui pose d'importants problèmes de nuisances et de sécurité. Cet objectif a notamment été repris dans la Convention alpine, signée en 1991, dont l'objet est de doter les Etats de l'arc alpin d'une politique globale de préservation et de protection des Alpes, en particulier dans le domaine des transports.

En 2000, aux seules traversées routière et ferroviaire du Fréjus, le trafic total de transit sera de l'ordre de 38 millions de tonnes dont seulement 10 millions de tonnes transportées par la voie ferrée via Modane et la ligne historique du Mont-Cenis. Or le volume des échanges à travers l'arc alpin ne va cesser de croître à un rythme soutenu. Une part plus importante de ce trafic devrait à l'avenir transiter par la Suisse en raison de l'accord passé avec l'Union européenne et du percement de deux nouveaux tunnels ferroviaires. Néanmoins, les flux franchissant la frontière franco-italienne dans les Alpes du Nord devraient vraisemblablement être multipliés par deux à l'horizon 2020 / 2030. Seule une forte croissance de la part du mode ferroviaire peut permettre d'atteindre l'objectif de limitation du trafic routier à un niveau supportable.

2.2 Les objectifs du projet

Une double ambition

La liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin, dont la réalisation s'étalera sur une vingtaine d'années, porte une double ambition à un même degré d'importance :

- améliorer la performance globale pour les voyageurs : temps de parcours réduits (divisé par deux entre Lyon et Turin), meilleure régularité, fréquences renforcées,
- améliorer la performance globale pour les marchandises en augmentant la part de marché du rail : capacité fortement accrue, fiabilité, temps d'acheminement améliorés, adaptabilité aux techniques ferroviaires de demain, et mise en place d'un service de feroutage (autoroute ferroviaire).

A cet égard, l'objectif de limitation du développement des flux routiers impose que, sur un total de l'ordre de 80 millions de tonnes par an à long terme, au moins la moitié puisse être acheminée par fer. C'est par conséquent d'une capacité de 40 millions de tonnes par an que doit disposer le réseau ferroviaire futur dans les Alpes du Nord. Bien entendu, la compétitivité de ce mode devra dans le même temps s'accroître très sensiblement.

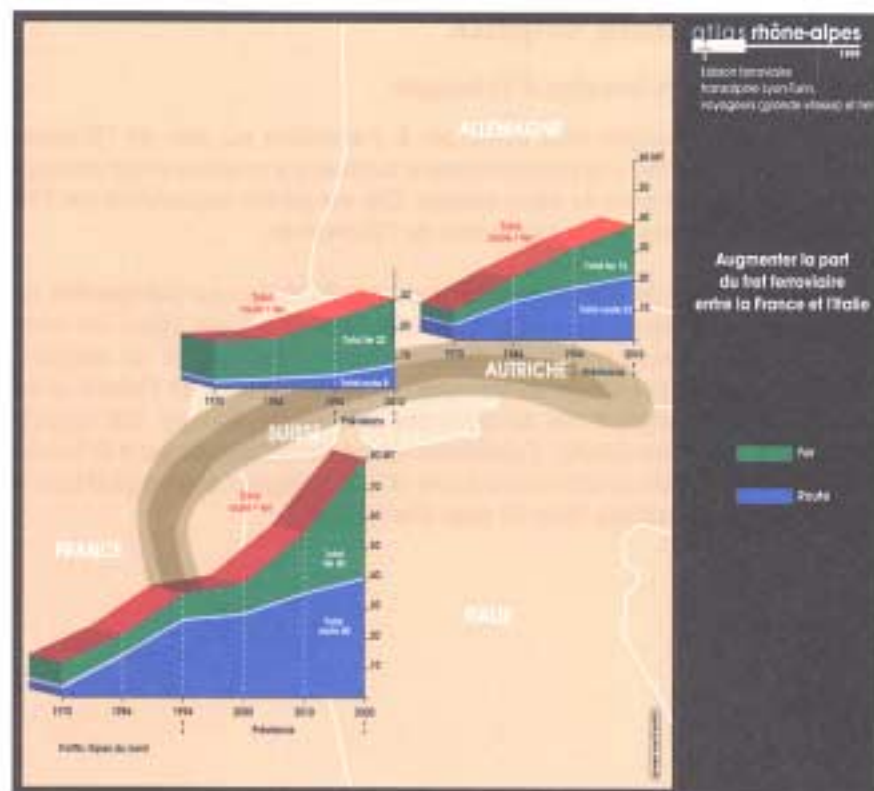
A moyen terme, à l'horizon 2010 / 2015, c'est un volume d'environ 20 millions de tonnes par an qu'il convient d'acheminer par le fer, en recourant au feroutage si cela est possible techniquement.

Les objectifs du projet en terme de répartition du trafic fret sur la route et sur le rail dans les Alpes françaises du Nord sont résumés dans le tableau ci-après, avec des chiffres arrondis pour simplifier la présentation.

Horizon	Total de la demande à satisfaire (en Mt)	Objectifs de répartition		
		Traffic ferroviaire classique (en Mt)	Pourcentage (accompagné en Mt)	Traffic résiduel (en Mt)
2000 (chiffres arrondis)	40	10 (25%)	0	30 (75%)
Échéance 1 ^{re} étape (2010 / 2015)	55	20 (36%)		35 (64%)
		20 ^{**} (36%) ou 15 (27%)	0 ou 5 ^{**} (9%)	
Échéance Projet complet (2020 / 2025)	80	40 (50%)		40 (50%)
		30 (37%)	10 (13%)	

* Si des mesures fortes d'efficacité à l'usage du fer sont prises

** Si un service de feroutage peut être mis en place sur les lignes existantes avec un matériel adapté



Ainsi, en permettant la mise en œuvre d'un meilleur équilibre entre la route et le fer, la liaison ferroviaire transalpine apporte une réponse à la nécessité de construire une voie de communication durable, sécurisée et respectueuse d'un environnement particulièrement sensible.

C'est pour cette raison qu'elle a été retenue comme l'un des projets prioritaires au titre des Réseaux Trans-Européens, et que les Etats français et italien ainsi que les Régions Rhône-Alpes et Piémont ont réaffirmé à plusieurs reprises leur volonté de voir se réaliser cette liaison.



Une contribution à l'aménagement du territoire

Ce grand projet constituera un maillon essentiel du futur réseau ferroviaire trans-européen, contribuant à la concrétisation des grands axes européens nord-sud et est-ouest, et renforçant la position de carrefour de la Région Rhône-Alpes :

- En rapprochant Lyon et Turin, la Transalpine sera un atout important pour le développement des régions de l'Arc Sud Européen. Trait d'union entre Rhône-Alpes, le bassin genevois, la Lombardie, la Vénétie et toutes les régions du bassin méditerranéen, la Transalpine ouvrira la voie au développement économique de ce nouvel espace interrégional, de la péninsule ibérique à l'Europe centro-orientale, favorisant ainsi le rééquilibrage entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord. En outre, elle s'inscrira

parfaitement dans la perspective de l'élargissement de l'espace communautaire dont le centre de gravité va, peu à peu, se déplacer vers l'Est.

- A travers ses connexions au réseau ferroviaire existant, cette liaison s'inscrit également dans une logique d'aménagement du territoire régional et de développement local. Ainsi à l'heure où les «pays» et les réseaux de villes s'affirment, ces nouvelles connexions permettront de mieux relier et de mieux irriguer les territoires de Rhône-Alpes. En favorisant les échanges, la Transalpine contribuera à dynamiser l'activité économique régionale.



2.3 La problématique de réalisation

L'apparente complexité du projet de liaison ferroviaire transalpine est liée à la nécessité de satisfaire les différents objectifs mentionnés ci-dessus tout en répondant à quelques exigences fortes :

- étaler l'investissement de façon progressive,
- améliorer dès la première phase l'offre ferroviaire fret pour limiter ainsi, sans attendre la réalisation complète du projet, l'impact des transports routiers dans la traversée des Alpes,
- renforcer et équilibrer les dessertes voyageurs de la zone alpine.

A l'issue de la nouvelle phase d'étude initiée en 1998, il apparaît aujourd'hui possible de présenter, pour la partie française du projet, un champ de solutions répondant dans le temps à ces impératifs et s'inscrivant bien dans l'objectif d'un projet global structurant à haute performance.

Les choix pour le long terme :

Les principales questions à résoudre sur le territoire français pour le long terme concernent les possibilités d'itinéraires et de tracés. Elles se résument ainsi :

- une solution fret s'appuyant, à partir d'Ambérieu-en-Bugey, soit sur l'aménagement des lignes existantes jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne avec tunnel sous les Bauges, soit sur une ligne nouvelle, avec tunnels sous les massifs de Chartreuse et Belledonne, dite Ouest-Bugey;
- une solution voyageurs en ligne nouvelle depuis Satolas avec plusieurs variantes d'articulation au Sillon alpin et deux possibilités d'accès à Grenoble.



Les premières étapes :



Le coût nécessairement important du projet et l'obligation d'apporter des réponses rapides aux problèmes posés par la croissance continue du transport routier de marchandises à travers les Alpes, obligent à concevoir une réalisation progressive s'appuyant sur des mesures d'anticipation et d'accompagnement, cohérentes avec le long terme :

- optimiser à court et moyen terme l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes sur l'axe Dijon – Ambérieu-en-Bugey – Turin, par la mise en œuvre d'un programme d'actions visant à permettre une sensible augmentation de capacité et une réduction des temps de parcours pour le fret en combinant mesures de gestion et investissements. C'est l'objet des études menées par les réseaux ferroviaires français et italien d'une part, et des engagements pris au titre du contrat de plan Etat – Région Rhône-Alpes 2000-2006 d'autre part ;
- aménager le nœud ferroviaire lyonnais et les lignes du Sillon alpin, également dans le cadre du contrat de plan 2000-2006 ;
- concevoir des étapes de mise en œuvre du projet de liaison ferroviaire transalpine adaptées à la progression des trafics et faisant appel à des financements compatibles avec les ressources disponibles.

A cet égard, un choix entre plusieurs possibilités combinant l'utilisation du réseau actuel et la réalisation de tronçons de ligne nouvelle doit être fait, en tenant compte des options retenues pour le plus long terme.

Chacune de ces possibilités suppose la réalisation d'une première section de la ligne à grande vitesse voyageurs entre Satolas et la Savoie qui contribuerait indirectement à libérer de la capacité sur la ligne existante Lyon - Chambéry. Celle-ci pourrait ainsi devenir un itinéraire fret complémentaire à la ligne Ambérieu-en-Bugey – Culoz – Montmélian pour les trains transitant par Lyon. Cet itinéraire permettrait de limiter l'augmentation du trafic le long des rives du lac du Bourget et dans la traversée d'Aix-les-Bains et Chambéry. Un autre itinéraire complémentaire empruntant la ligne du Sillon alpin Sud, électrifiée de Valence à Montmélian, est envisageable pour les trafics en provenance du sud.

Ces itinéraires permettraient d'accroître la capacité globale du réseau pour l'acheminement du fret vers l'Italie, et ainsi d'approcher dans de bonnes conditions d'acceptabilité la limite de capacité du tunnel actuel, soit de l'ordre de 20 millions de tonnes par an.

L'augmentation progressive de la capacité et de la fiabilité offerte au trafic fret sur le principal passage ferroviaire entre la France et l'Italie doit ainsi permettre, en absorbant une part plus forte de la croissance des trafics, de limiter celle des flux routiers. Elle prépare également une bonne utilisation des nouvelles capacités apportées par le projet transalpin, qui n'est possible qu'au terme d'une évolution continue du trafic ferroviaire.

Par ailleurs, la réalisation d'une première phase de la ligne à grande vitesse, utile pour permettre au fret d'utiliser au mieux le réseau existant, apportera des gains de temps significatifs pour les voyageurs à la fois sur les relations internationales, nationales et régionales.

Augmentation progressive de la capacité et réalisation par étapes contribueront ainsi à la crédibilité du projet de liaison ferroviaire transalpine.

