



**Liaison ferroviaire transalpine**

**Bilan de la Consultation  
(Eté 2000)**

**SYNTHESE**



**Septembre 2000**

## TABLE DES MATIERES

### DONNEES GENERALES

Chronologie .....	p 2
Données générales sur la consultation .....	p 3
Avis général et priorités sur le projet soumis à la consultation .....	p 4

### AVIS SUR LES ITINERAIRE VOYAGEURS

Les optimisations d'insertion : secteurs de Grenay/Saint-Exupéry et Saint-Savin .....	p 5
La desserte de Saint-Exupéry .....	p 5
La fenêtre de Chambéry .....	p 5
L'accès à Grenoble .....	p 6
Les phasages .....	p 6

### AVIS SUR LES ITINERAIRES FRET

Les variantes « Ouest Bugéy » et « Bauges » .....	p 7
L'autoroute ferroviaire .....	p 7

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....	p 9
--------------------------------	-----

# DONNEES GENERALES

## Chronologie

Les études relatives à la liaison ferroviaire transalpine, engagées conformément aux décisions ministérielles du 7 février 1994 et du 14 avril 1995, concernent d'ouest en est quatre départements : le Rhône, l'Ain, l'Isère et la Savoie.

Elles se situent au stade d'Avant-Projet Sommaire pour la liaison voyageurs entre Lyon (Saint-Exupéry) et Saint-Jean-de-Maurienne et au stade préliminaire pour la liaison fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne.

Fin 1996 un dossier synthétisant ces études a été officiellement soumis à l'avis des services de l'état. Cette consultation qui s'est déroulée jusqu'à la fin janvier 1997 a permis en intégrant les observations formulées, d'adapter puis de finaliser les documents soumis à la consultation des élus, acteurs socio-professionnels et associations d'octobre 1997 à janvier 1998.

A l'issue de cette consultation et sur la base du bilan qui lui en a été adressé, le Ministre de l'Équipement des Transports et du Logement, par sa décision du 18 septembre 1998, a modifié le cahier des charges du projet, affirmant ainsi l'importance équivalente des composantes fret et voyageurs de la liaison ferroviaire transalpine. Il a en outre demandé de procéder à des compléments d'études portant sur ces deux composantes, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, la SNCF assurant pour l'essentiel la maîtrise d'œuvre.

A l'issue de ces compléments d'études, une nouvelle consultation a été organisée. A cette fin, un dossier présentant les résultats des études a été distribué le 8 juin 2000. Il comprend :

- une plaquette synthétique présentant les grands enjeux et les principaux choix à effectuer,
- un dossier de présentation générale du projet,
- une synthèse des perspectives d'aménagement
- un dossier d'optimisations d'insertion dans le secteur de Grenay - Satolas et dans le secteur de Saint-Savin,
- une présentation des possibilités de phasages,
- un dossier relatif à la desserte de Grenoble,
- un dossier relatif à la desserte de Satolas,
- un dossier relatif à la fenêtre de Chambéry,
- un dossier relatif au secteur de Maurienne,
- un dossier relatif aux itinéraires fret,

Cette consultation a été ouverte par Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, à l'issue du Comité Régional de Pilotage qui s'est tenu le 29 mai 2000, et s'est déroulée jusqu'au 31 juillet 2000.

Durant cette période, des réunions d'information générale ont été organisées à l'initiative des Préfets des départements concernés, auxquelles ont pu participer l'ensemble des personnes et organismes consultés.

D'autres réunions d'information plus spécifiques, ont également été organisées à la demande de plusieurs municipalités, chambres consulaires ou associations.

C'est ainsi que pendant toute la durée de la consultation mais également pendant les mois précédents, les représentants de la DRE, de RFF, du GIP Transalpes et de la SNCF ont animé plus de 70 réunions.

## **Données générales sur la consultation**

Le dossier répondant à la commande ministérielle du 18 septembre 1998, a été adressé à près de **600** entités dont 232 communes, 43 syndicats intercommunaux, 121 élus nationaux et départementaux, 75 acteurs socio-professionnels et organismes consulaires 67 associations et 44 services de l'Etat.

195 réponses ont été formulées, émanant en particulier de 90 communes, 20 élus, 15 acteurs socio-professionnels, 12 syndicats intercommunaux, 31 associations et 20 services de l'Etat. Le taux de réponse est ainsi de 33 %.

Cependant, si la plupart des conseillers généraux consultés individuellement n'ont pas répondu, il est possible d'admettre qu'ils se sont exprimés à travers la délibération prise par leur conseil général. Le taux de réponse se monte alors à 44 %.

Ce taux est donc, dans ces conditions, de 55 % en Savoie, de 42 % en Isère, de 35 % dans l'Ain, et de 26 % dans le Rhône.

## AVIS GENERAL ET PRIORITES

La quasi totalité des avis émis sur l'intérêt de cette liaison, s'exprime favorablement.

Près de la moitié des avis se positionne clairement en faveur du traitement prioritaire du fret et une forte proportion demande que des décisions concrètes concernant le tunnel international soient prises dès l'automne 2000.(Conseils Généraux, élus nationaux...).

Les points qui ont suscité les plus nombreuses prises de position, concernent la variante « Chambéry Nord » et la mise en service dans les meilleurs délais d'un service d'autoroute ferroviaire.

## AVIS SUR LES ITINERAIRE VOYAGEURS

### **Les optimisations d'insertion : Secteurs de Grenay/Saint-Exupéry et Saint-Savin :**

Seuls, le Conseil Régional Rhône-Alpes et le C.E.S.R. se sont exprimé sur le sujet en prenant acte du résultat des études.

Les quelques communes directement concernées souhaitent que des mesures d'insertion maximales soient mises en œuvre.

### **La desserte de Saint-Exupéry :**

Une meilleure accessibilité ferroviaire de la gare de Saint-Exupéry depuis les principales villes de la Région Rhône-Alpes, est une nécessité rappelée notamment par le Conseil Régional, le C.E.S.R., le Conseil Général du Rhône, les Maires des villes centres de grandes agglomérations de Rhône-Alpes, la communauté urbaine de Lyon, la CCI Haute-Savoie, le MEDEF...

Par ailleurs, pour répondre aux diverses fonctionnalités TGV et TERGV, le souhait de la réservation d'une boucle de retournement dans l'emprise aéroportuaire s'exprime clairement dans les avis du Conseil Régional, du C.E.S.R., du Grand Lyon et de la CCI de Haute-Savoie.

### **La fenêtre de Chambéry :**

La quasi totalité des avis émis sur le sujet, s'expriment en faveur de la variante « Chambéry Nord » avec le confortement de la gare actuelle de Chambéry comme pôle d'échanges pour les trafics internationaux et régionaux. Les oppositions se manifestent dans la zone concernée directement par la variante « Chambéry Nord » (associations locales, commune de La-Motte-Servolex...).

En ce qui concerne les options présentées, « La Motte » et « Bissy », les principaux acteurs locaux consultés attendent les conclusions du comité des sages mis en place par Monsieur le Préfet de la Savoie à la demande du Conseil Général de la Savoie lors de sa séance du 7 juillet 2000, avant de se prononcer. La D.I.R.E.N. est favorable à l'option « Bissy ».

Les autres variantes ont motivé un moins grand nombre d'avis et le plus souvent, défavorables.

Le Conseil Général de l'Isère, sans se prononcer de manière explicite sur les variantes d'accès à Chambéry, confirme son attachement à la localisation d'une gare internationale dans le secteur de Montmélian et rappelle son souhait que soit privilégiée la desserte de Grenoble par le Grésivaudan dès la première étape et l'électrification de cette relation.

Le Conseil Général de la Savoie et la DATAR attirent l'attention sur la nécessité de préserver les possibilités de développement ou d'aménagement d'une gare « Savoie / Dauphiné » dans le secteur de Montmélian, en complémentarité avec celle de Chambéry.

## L'accès à Grenoble :

- L'accès par le raccordement de Saint-André-le-Gaz, associé à la variante « Chambéry Nord », est souhaité par de nombreux acteurs dont le Conseil Régional, le C.E.S.R. le réseau des villes du Sillon Alpin, la conférence des maires des villes centres des grandes agglomérations de Rhône-Alpes, la ville de Grenoble, le la CCI de Savoie ..., à l'exception du Conseil Général de l'Isère.

La variante Nord de ce raccordement fait l'objet de la seule opposition des communes et des associations locales de défense directement concernées.

- Même si l'aménagement du shunt de Rives ne fait pas partie de la commande ministérielle du 18 septembre 1998, cette possibilité d'amélioration de la ligne actuelle Lyon - Grenoble est de plus en plus évoquée en complément du raccordement de Saint-André-le-Gaz (C.E.S.R., réseau des villes du Sillon alpin, ville de Grenoble, DATAR, ...).
- Par ailleurs, l'électrification de la ligne Gières - Montmélian est fortement réclamée, en priorité et indépendamment du projet Lyon - Turin, par les Conseils Généraux de l'Isère et de la Savoie, par le réseau des villes du Sillon Alpin, la conférence des maires des villes centres des grandes agglomérations de Rhône-Alpes, la ville de Grenoble, la F.N.A.U.T...

## Les phasages :

A l'exception de quelques avis qui s'expriment en faveur d'un phasage, il est demandé que le tronçon Saint-Exupéry - Sillon Alpin soit réalisé en une seule étape.

- L'hypothèse d'un phasage de la section **Saint-Exupéry / Saint-André-le-Gaz**, est peu évoquée dans les avis reçus. Le C.E.S.R. s'exprime en sa faveur et d'autres entités l'évoquent sans toutefois exprimer de position quant à sa pertinence, (Conseil Régional, D.A.T.A.R....).
- Le rejet d'une possibilité de phasage à **Lépin-le-Lac**, avec aménagements conséquents de la ligne existante jusqu'à Chambéry, ressort nettement des avis exprimés.(Conseil Général de Savoie, Métropole Savoie, Ville de Chambéry...). En revanche, la S.N.C.F. envisage cette éventualité.

## AVIS SUR LES ITINERAIRES FRET

### Les variantes « Ouest Bugey » et « Bauges » :

Le choix des solutions à retenir à long terme reste très ouvert, et de nombreuses entités estiment indispensable la mise en cohérence globale de l'ensemble des projets ferroviaires concernant la région Rhône-Alpes (contournement de Lyon, branche sud Rhin-Rhône, liaison transalpine).

En Savoie, de nombreux acteurs consultés souhaitent que le trafic ferroviaire soit détourné des rives du lac du Bourget et de la cluse de Chambéry.

Peu d'entités se prononcent véritablement sur l'une ou l'autre des options présentées (Bauges, ouest Bugey).

La variante « Ouest Bugey » génère une forte opposition des élus du Nord Isère et du Conseil Général de l'Isère, qui n'est favorable qu'aux solutions ne pénalisant pas le nord du département.

L'itinéraire par les Bauges suscite une forte opposition dans le département de la Savoie, notamment de la part des communes et associations de la Maurienne. Toutefois, pour le C.E.S.R. et le Conseil Général de l'Isère, cet itinéraire pourrait servir de complément pour l'acheminement du fret classique, sans voies supplémentaires dans l'Albarine ni dans la Maurienne.

Il est à noter que la D.I.R.E.N. considère que le tracé Nord Chautagne est hypothéqué pour des raisons environnementales, la D.A.T.A.R. excluant quant à elle le tracé Sud.

En ce qui concerne la sortie de ce tunnel côté Maurienne, la D.I.R.E.N. et le P.N.R des Bauges considèrent la variante D1 Bis comme étant la moins pénalisante.

### L'autoroute ferroviaire :

Les avis exprimés manifestent pour la plupart le souhait de la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire, dont la plate-forme de chargement devrait se situer à l'ouest des massifs montagneux. Notamment en Savoie, les acteurs consultés justifient ce souhait par leur volonté de voir le trafic routier détourné de la cluse de Chambéry.

Le Conseil Régional, le Conseil Général de la Savoie, la conférence des Maires des villes centres de grandes agglomérations de Rhône-Alpes, le Réseau des villes du Sillon Alpin, la ville de Grenoble, la ville de Chambéry, expriment la volonté de donner la priorité à la réalisation d'un tunnel sous Chartreuse complété simultanément ou dès que possible par un autre sous Belledonne, afin d'assurer un service d'autoroute ferroviaire performant et rapidement opérationnel, à partir d'une plate-forme située à l'ouest de la barre de Dullin.

L'association des maires de Maurienne, l'association intercommunale contre les nuisances fret et ferroutage, l'association vivre en Maurienne, s'opposent fermement à l'implantation d'une plate-forme en Maurienne.



Une semblable implantation dans le secteur de la Plaine du Guiers suscite également une vive opposition locale en ce qui concerne le site d'Avressieux (District du Guiers, association Vivre en Avant pays savoyard, élus de l'Avant pays savoyard face au TGV...), mais recueille par ailleurs des avis favorables (Métropole Savoie, Chambéry Métropole, la ville de Chambéry).

La localisation d'une plate-forme dans le secteur d'Ambérieu recueille de nombreux avis favorables, notamment à l'horizon du projet complet. Ces avis s'expriment en particulier dans l'Ain, où la valorisation du site ferroviaire d'Ambérieu est souhaitée également pour le transport combiné.

## MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Les acteurs de Haute-Savoie qui se sont exprimés, (Conseil Général, District de l'agglomération d'Annecy, ville d'Annecy, CCI...) évoquent l'indispensable amélioration de l'axe ferroviaire entre Aix-les-Bains et Annemasse et en particulier entre Aix et Annecy.
- Plusieurs avis s'expriment en faveur de la nécessaire modernisation des lignes existantes à court terme, afin d'atteindre l'objectif fixé en matière d'acheminement du fret en attendant la mise en service du tunnel international.
- Il est enfin demandé par de nombreux acteurs, qu'un programme de protection contre les nuisances sonores soit engagé le long des lignes existantes afin de tenir compte de l'augmentation du trafic fret (Albarine, Combe de Savoie, traversée de Grenoble, Maurienne, ...). Il est de plus demandé en Savoie, qu'une attention particulière soit portée au traitement de certains passages à niveau.

\*\*\*