

TRANSALPINE LYON – TURIN

Du projet officiel au projet réaliste : le PLAN B

(section Sillon Alpin Nord → Frontière Italienne)

Sommaire du Plan B

A. SECTION Sillon Alpin Nord → Frontière Italienne

1. *Lyon – Turin : les 3 objectifs incidents pour les Savoyards, postulats et dérives*
2. *Fret : report géographique / transformation environnementale*
3. *Le cahier des charges environnemental*
4. *Ligne historique : le secteur du lac du Bourget*
5. *Ligne historique : le secteur d'Aix les Bains*
6. *Secteur de Chambéry : les 6 shunts fret possibles*
7. *Secteur de la Combe de Savoie et de la basse Maurienne*
8. *Doublement du tunnel historique : le secteur transfrontalier*

B. SECTION St Exupéry (Grenay) → Sillon Alpin Nord

1. *Lyon – Turin : les 3 objectifs incidents pour les nord-Isérois*
2. *Transport ferré : fret / voyageurs (TER)*
3. *Le cahier des charges environnemental*
4. *Evolution pour le projet officiel jusqu'à Bourgoin*
5. *Ligne de Grenoble : de Grenay à la Tour du Pin*
6. *De La Tour du Pin au Sillon Alpin Nord*
7. *Le réseau TECSAN (à terme...)*
8. *Et en Italie ? Options "Montgenèvre compatible et Val de Suse évitable"*
9. *Vue générale du Lyon-Turin (à terme...)*

C. Historique du projet et prise en compte des acteurs / sensibilités

1. *Des problèmes vraiment sérieux*
2. *Une solution trop précipitée*
3. *Le douloureux retour du réel*
4. *Une transformation nécessaire*
5. *Des acteurs aux intérêts différents*
6. *Des intérêts légitimes... sauf excès₂*

1 « Lyon - Turin » : les 3 objectifs incidents pour les Savoyards

□ OBJECTIF GENERAL DU PROJET :

Une « nouvelle » liaison ferroviaire plus « performante »

* pour les **voyageurs** et pour le **fret**,

* entre la **France** et l'**Italie** (au niveau des Alpes du Nord)

→ « nouvelle » : quid de « l'ancienne » ?

→ « performante » : à quels points de vue ?

(environnement, coût, rapidité, capacité, sécurité...)

□ TROIS OBJECTIFS INCIDENTS POUR LES SAVOYARDS :

a. **Protéger** les riverains de la ligne historique (par Culoz) des risques et nuisances du fret, le premier des riverains étant le lac du Bourget

b. **Permettre la mise en place** d'un cadencement voyageurs dans tout Métropole Savoie (cœur du projet « Sillon Alpin »)

c. **Désenclaver** les Savoie par le mode ferroviaire, (sachant qu'elles le sont par le mode routier depuis un tiers de siècle, avec une A43 qui s'est presque totalement substituée :

1 "Lyon-Turin" : 4 postulats erronés à la base du projet officiel

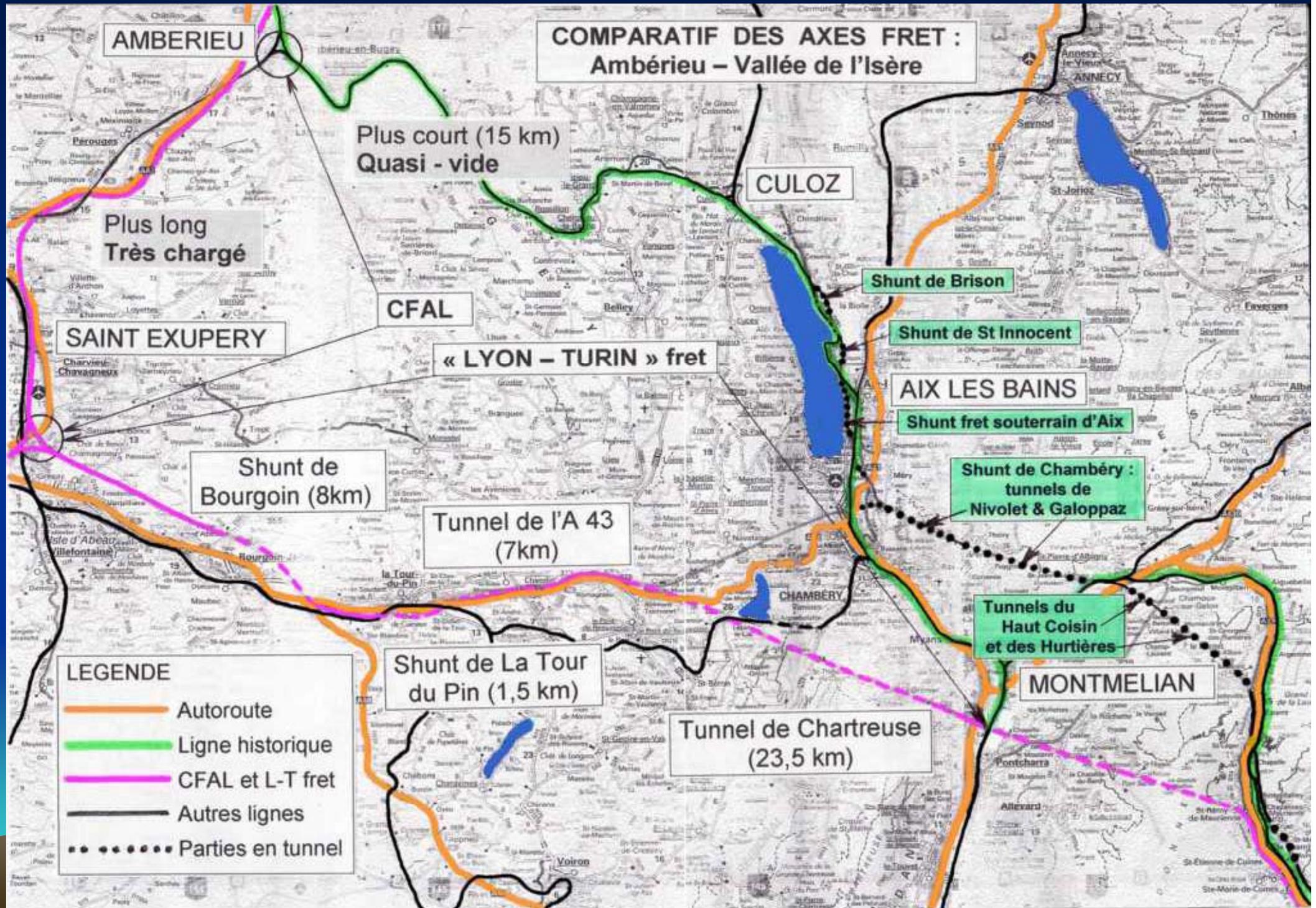
- **Un trafic fret** très excessif (40 millions de tonnes)
 - depuis 15 ans, les trafics sur le Mont Blanc + le Fréjus + le Mont Cenis ont diminué de 35 à 26-28 Mtonnes (et stagnent désormais à cette valeur) → prévoir 20-25 Mt
- **Une norme de rampe**, en principe impérative, de 12,5 ‰
 - sur la Transpyrénéenne, on a 18 ‰ (tunnel du Perthus)
- **Une incompatibilité environnementale**, en principe complète, entre lignes ferroviaires et vallées alpines
 - en Autriche, le nouvel accès au futur tunnel du Brenner se fait par la moyenne vallée de l'Inn, sur plus de 40 km
- **Une incompatibilité environnementale**, en principe absolue, entre le fret sur la ligne historique (par Culoz) et le lac du Bourget
 - en Suisse, l'accès aux tunnels du Gothard se fait le long du lac des 4 Cantons dans un environnement très similaire à celui du lac du Bourget

1 "Lyon - Turin" : les grandes dérives du projet officiel

Sur cette base erronée, le projet officiel a dérivé et a été conduit :

- ❑ au surdimensionnement
- ❑ à une incohérence interne : 2 tunnels pour franchir le premier grand obstacle topographique (la barrière Epine – Chartreuse), est-ce bien présentable à Paris et à Bruxelles ? (c'est-à-dire chez les vrais décideurs : ceux qui signent les plus gros chèques...)
- ❑ à une incohérence externe : avec le déni complet de l'existant, et en premier lieu de la ligne historique (par Culoz).
Et par suite, la perte de vue du premier objectif incident visé par les Savoyards : la protection du lac du Bourget et des riverains de cette ligne

2 Fret : report géographique/transformation environnementale



3 Le cahier des charges environnemental

Supprimer les nuisances et les risques générés par les infrastructures ferroviaires :

- **Nuisances**

1. **Le bruit**

2. La coupure des espaces, notamment en milieu urbain
3. L'impact visuel négatif

- **Risques**

1. Les passages à niveau
2. Certains produits transportés par le fret
3. Les instabilités géotechniques dans les zones à risque

ou à défaut de pouvoir totalement les supprimer, les réduire si fortement que :

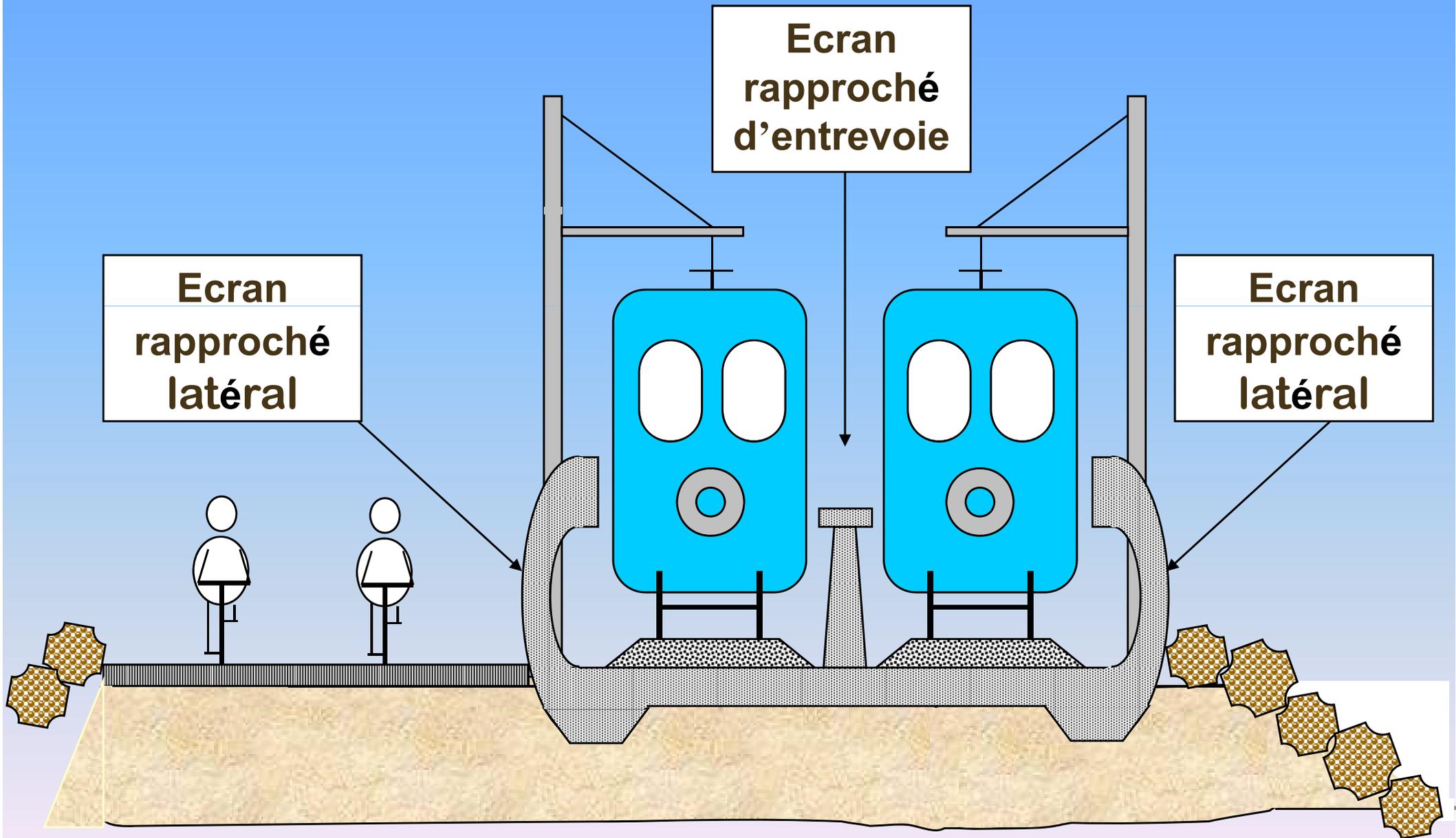
- en cas d'infrastructure existante : le saut qualitatif entre l'avant et l'après n'est pas contestable,
- en cas de nouvelle infrastructure : les changements
- occasionnés ne peuvent être considérés comme négatifs (modification et non dégradation)

4 La protection hydraulique : le cuvelage étanche

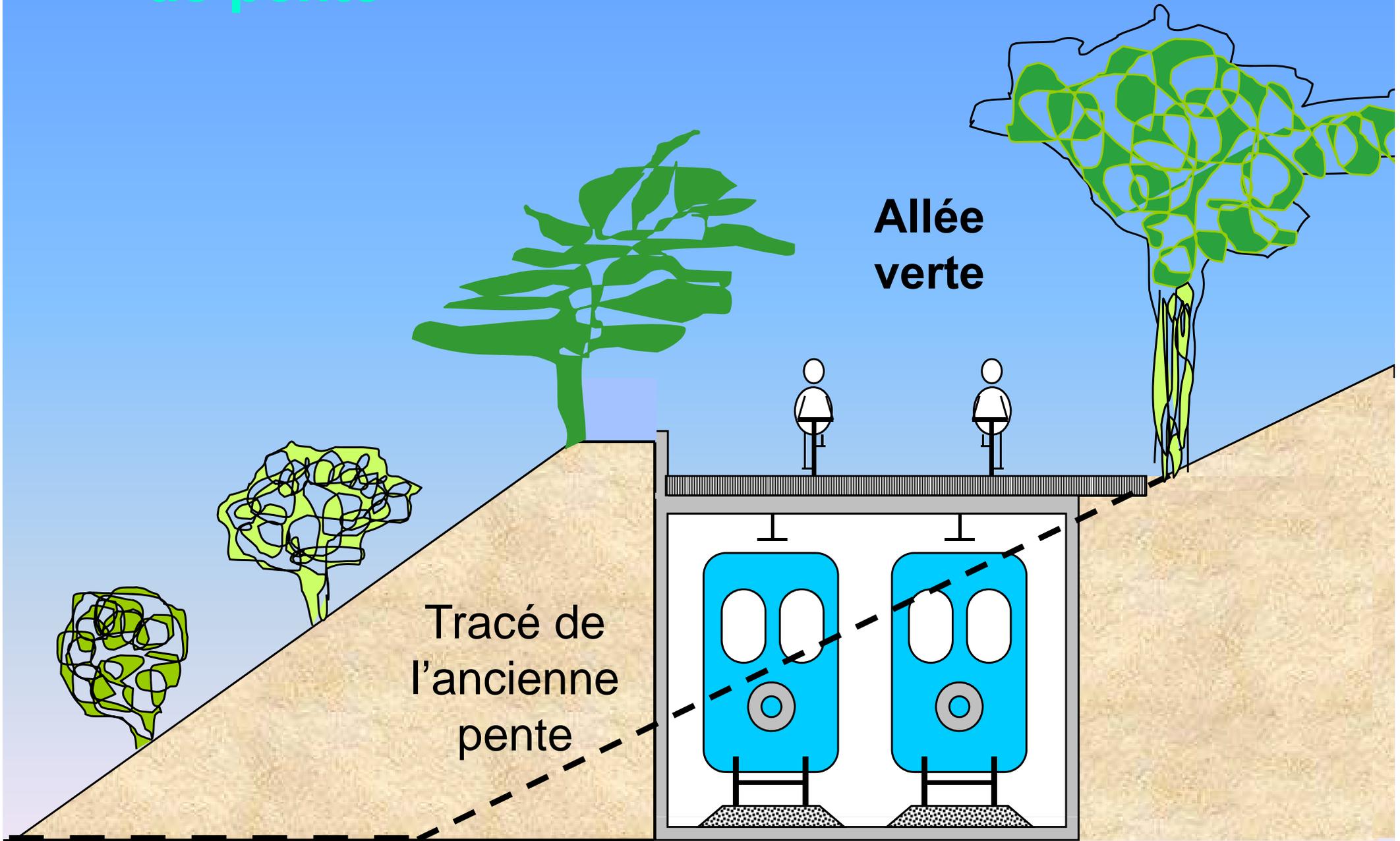


Documentation suisse : tunnel d'essai du nouveau Lötschberg

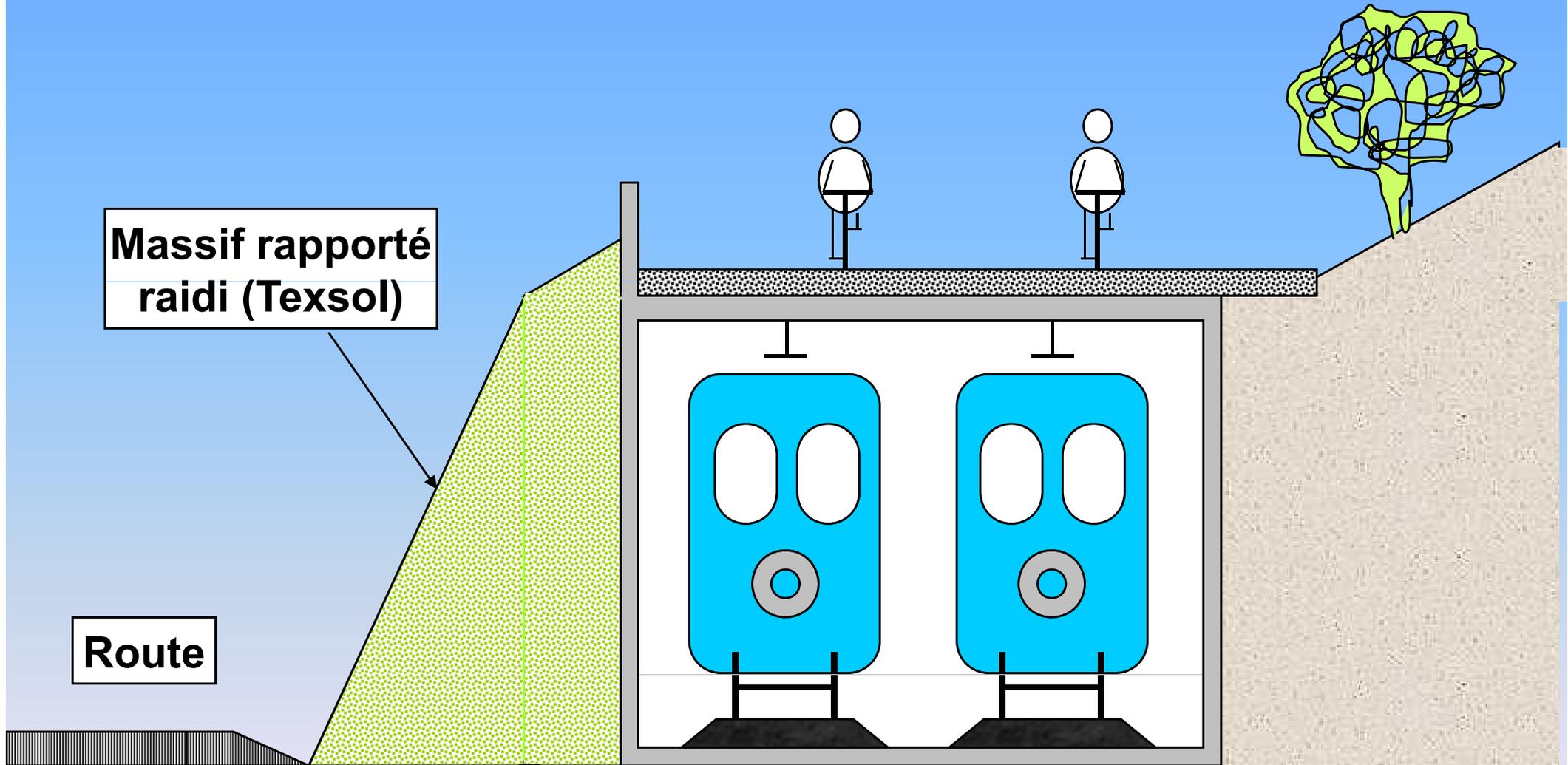
4 L'insertion environnementale en remblai avec cuvelage étanche et triple écran rapproché



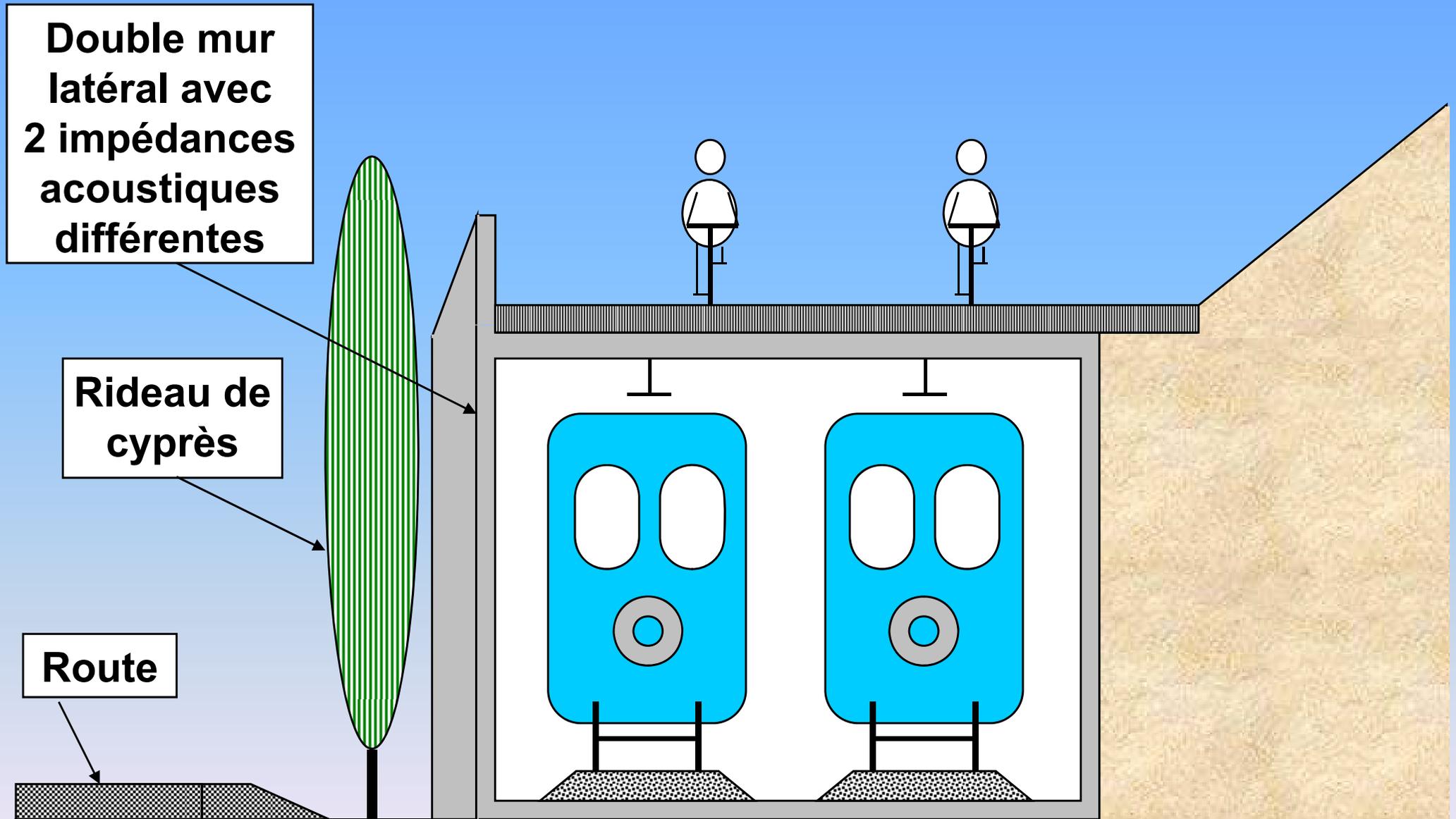
4 L'insertion environnementale en accotement de pente



4 L'insertion environnementale en accotement de pente (espace contraint)



4 L'insertion environnementale en accotement de pente (espace contraint)

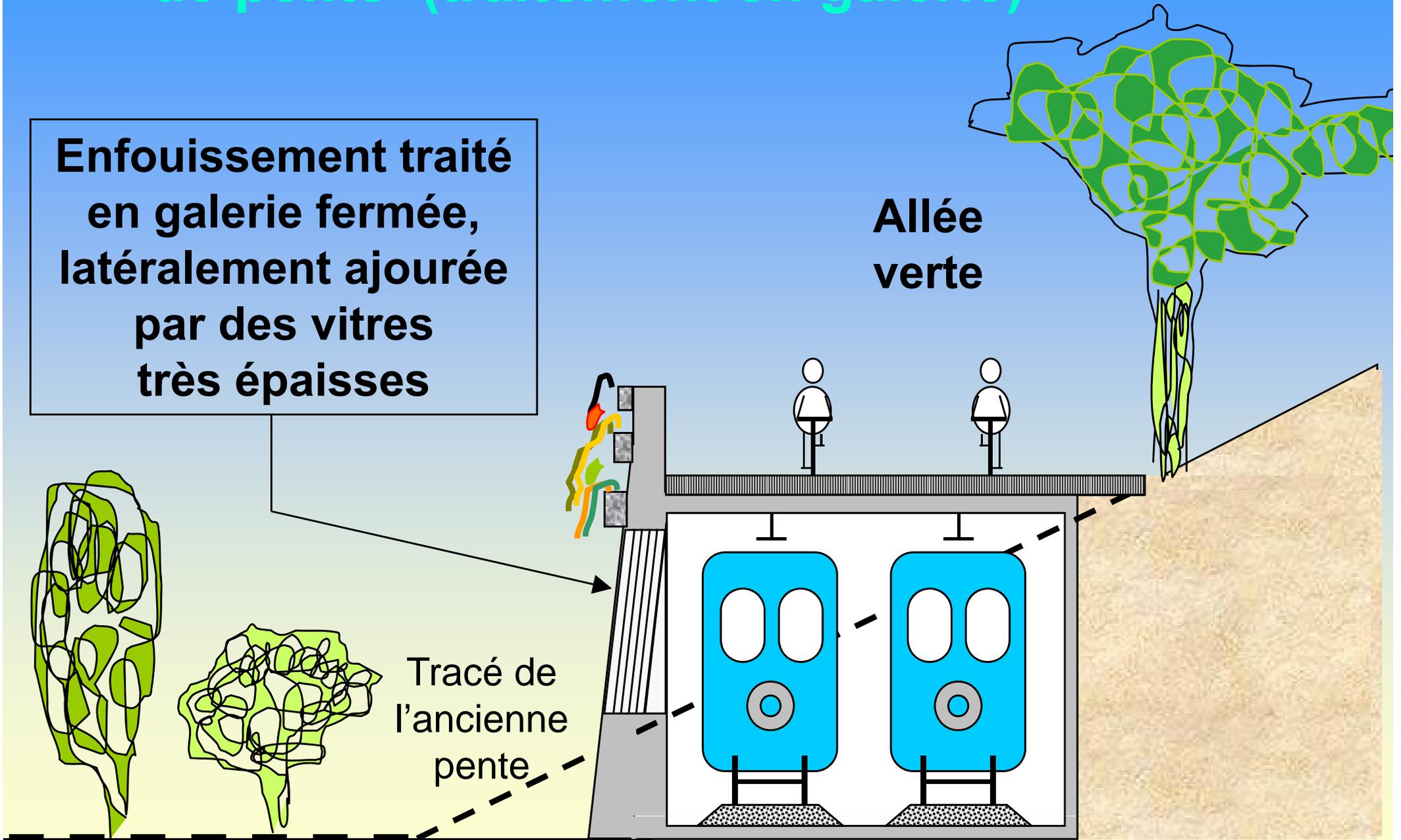


4 L'insertion environnementale en accotement de pente (traitement en galerie)

**Enfouissement traité
en galerie fermée,
latéralement ajourée
par des vitres
très épaisses**

**Allée
verte**

Tracé de
l'ancienne
pente





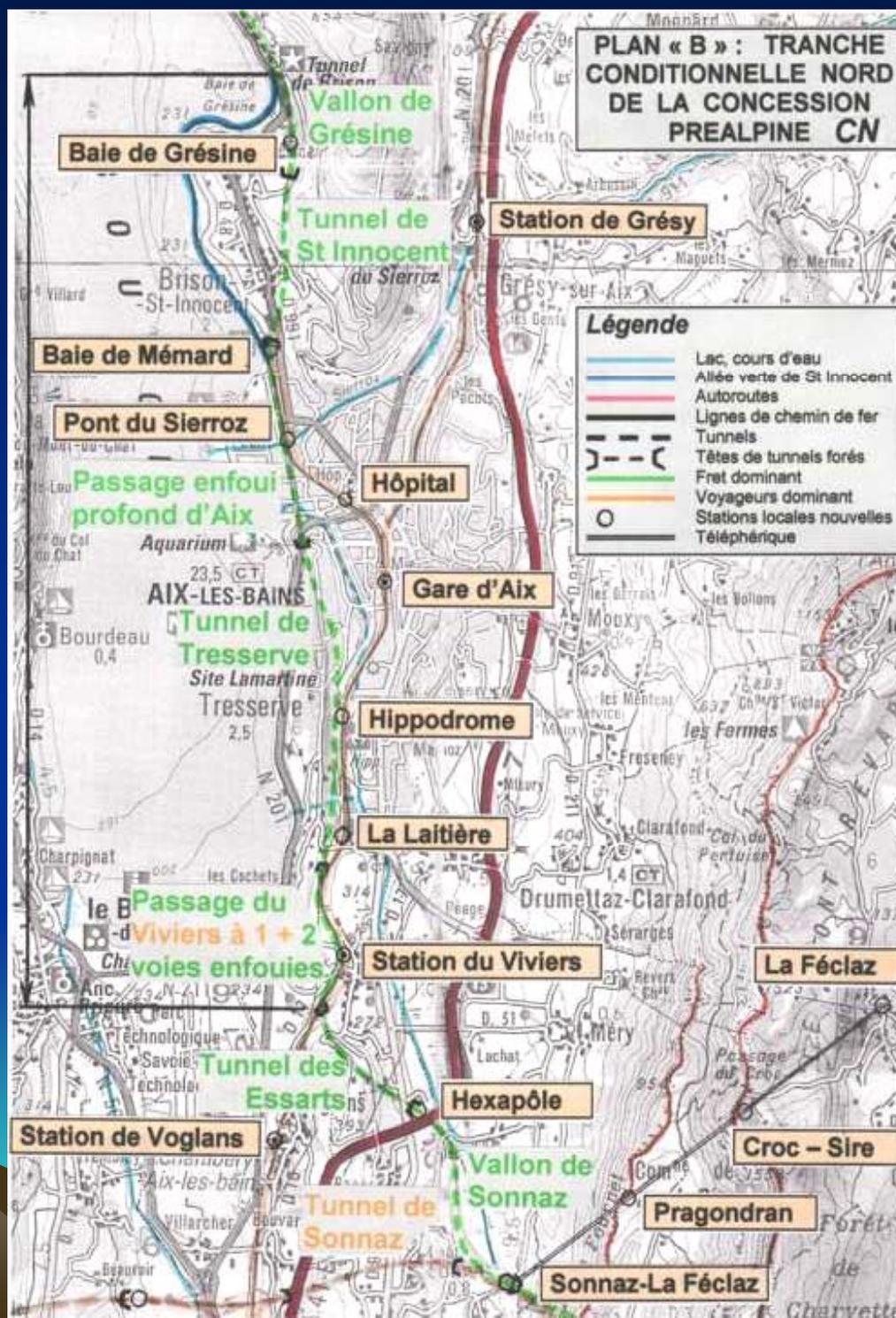
Enfouissement en accotement de pente sur l'accès nord du Brenner dans la moyenne vallée de l'Inn (Autriche)

www.beg.co.at

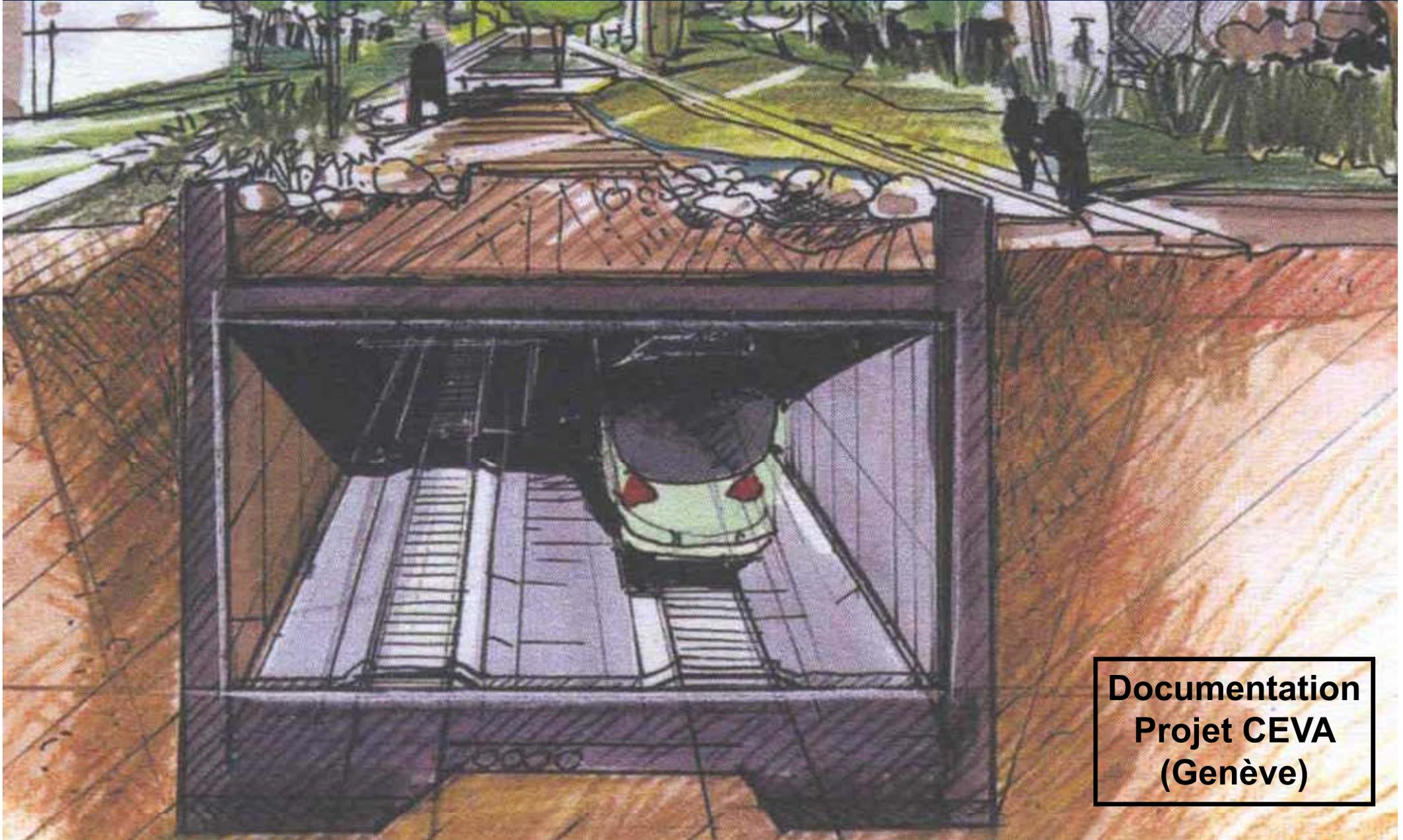
Michel MARTIN
Ingénieur Conseil



5 Ligne historique : le secteur d'Aix les Bains



5 Cas particulier : l'insertion en milieu urbain (tranchée couverte sans nappe phréatique proche)

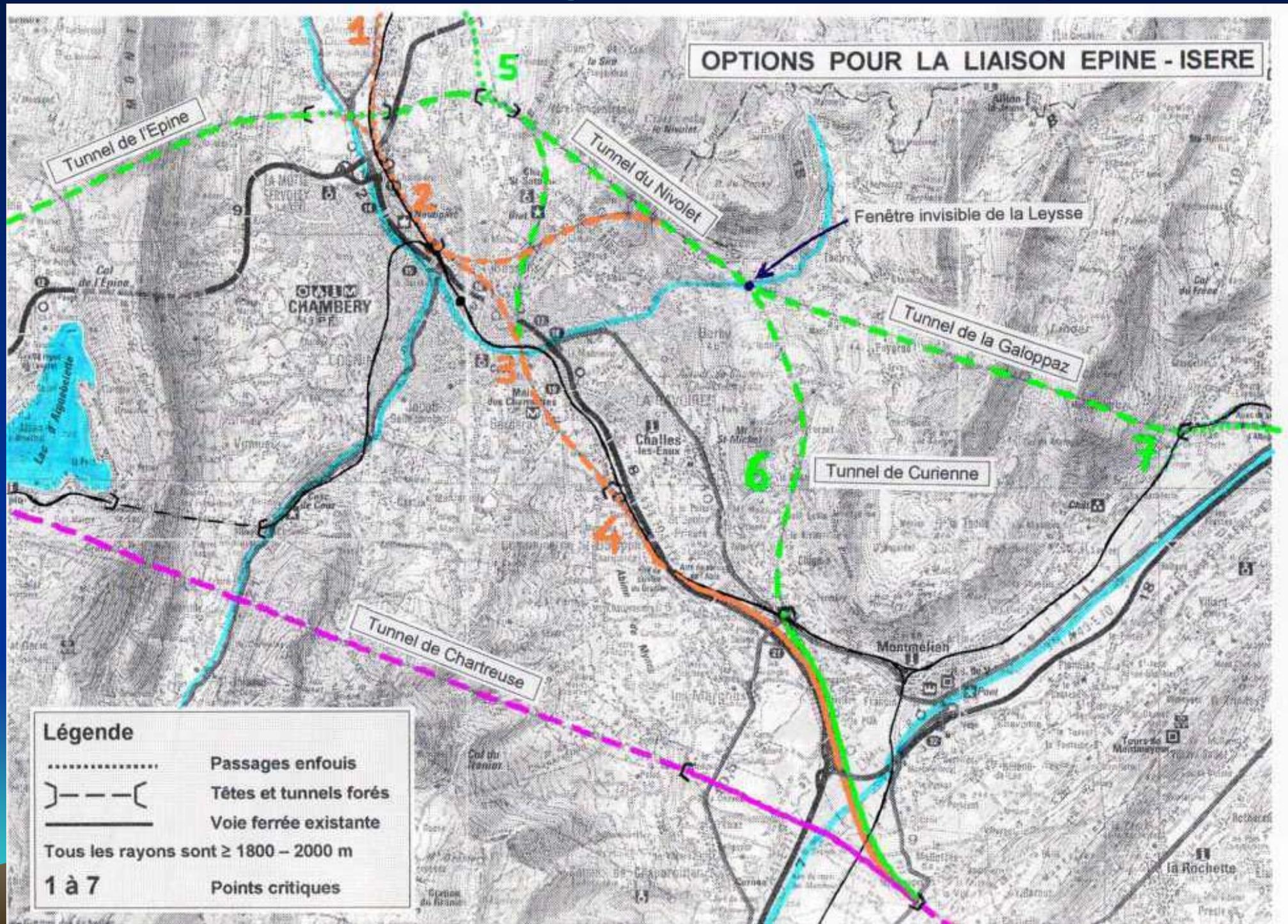


Documentation
Projet CEVA
(Genève)

6 Secteur de Chambéry : les 6 shunts fret possibles

N°	Début	Parcours (après basculement Ouest←→Est éventuel)	Fin
A	Landiers	Chartreuse	Chignin & Belledonne
B	Landiers	Bauges	Chignin & Belledonne
C	Landiers	Bauges	St Jean de la Porte & Hurtières
D	Sonnaz	Chartreuse	Chignin & Belledonne
E	Sonnaz	Bauges	Chignin & Belledonne
F	Sonnaz	Bauges	StJean de la Porte & Hurtières

6 Secteur de Chambéry : les 6 shunts fret possibles

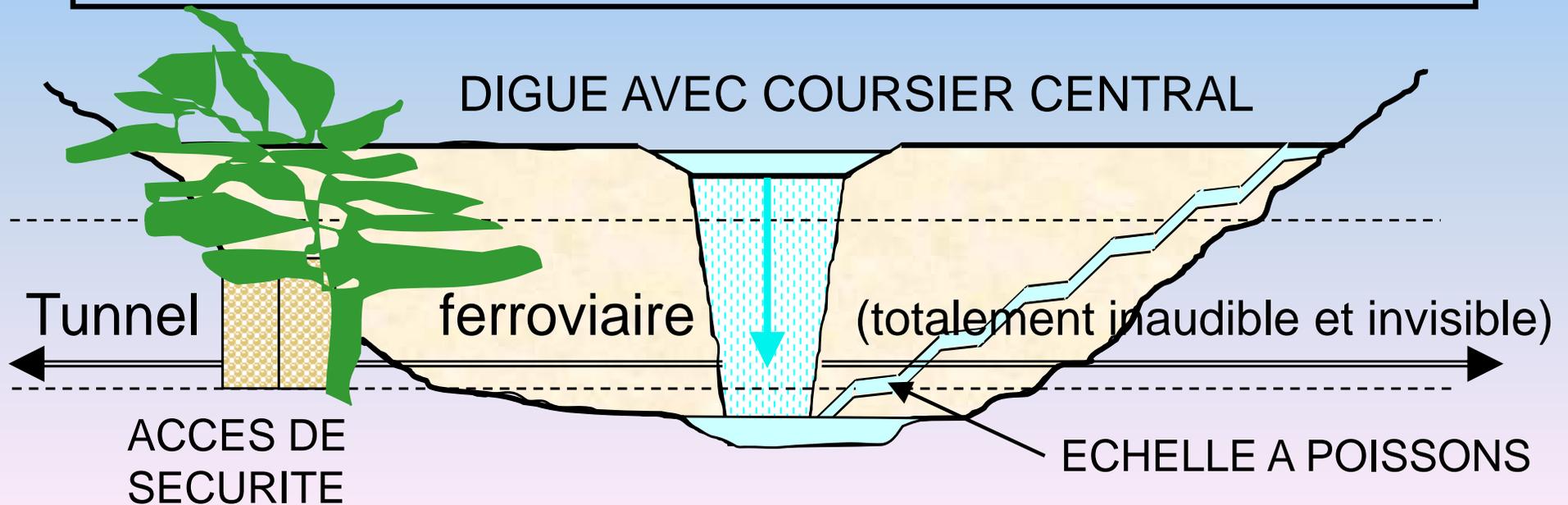


6 L'insertion environnementale en traversée de vallée (entre deux tunnels)

COUPE TRANSVERSALE DE LA VALLEE :
ETAT INITIAL



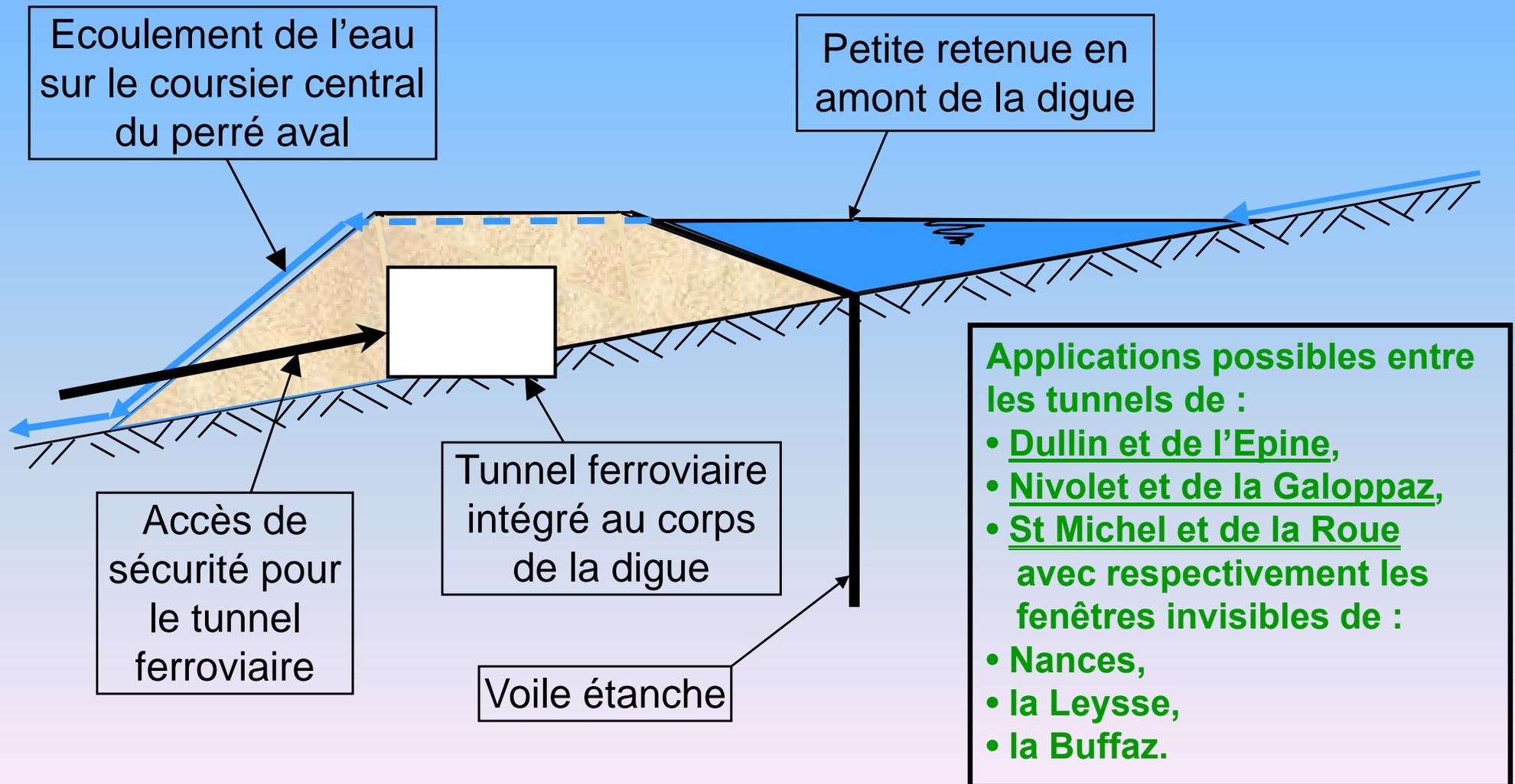
PRINCIPE DE LA « FENETRE INVISIBLE » ENTRE DEUX TUNNELS



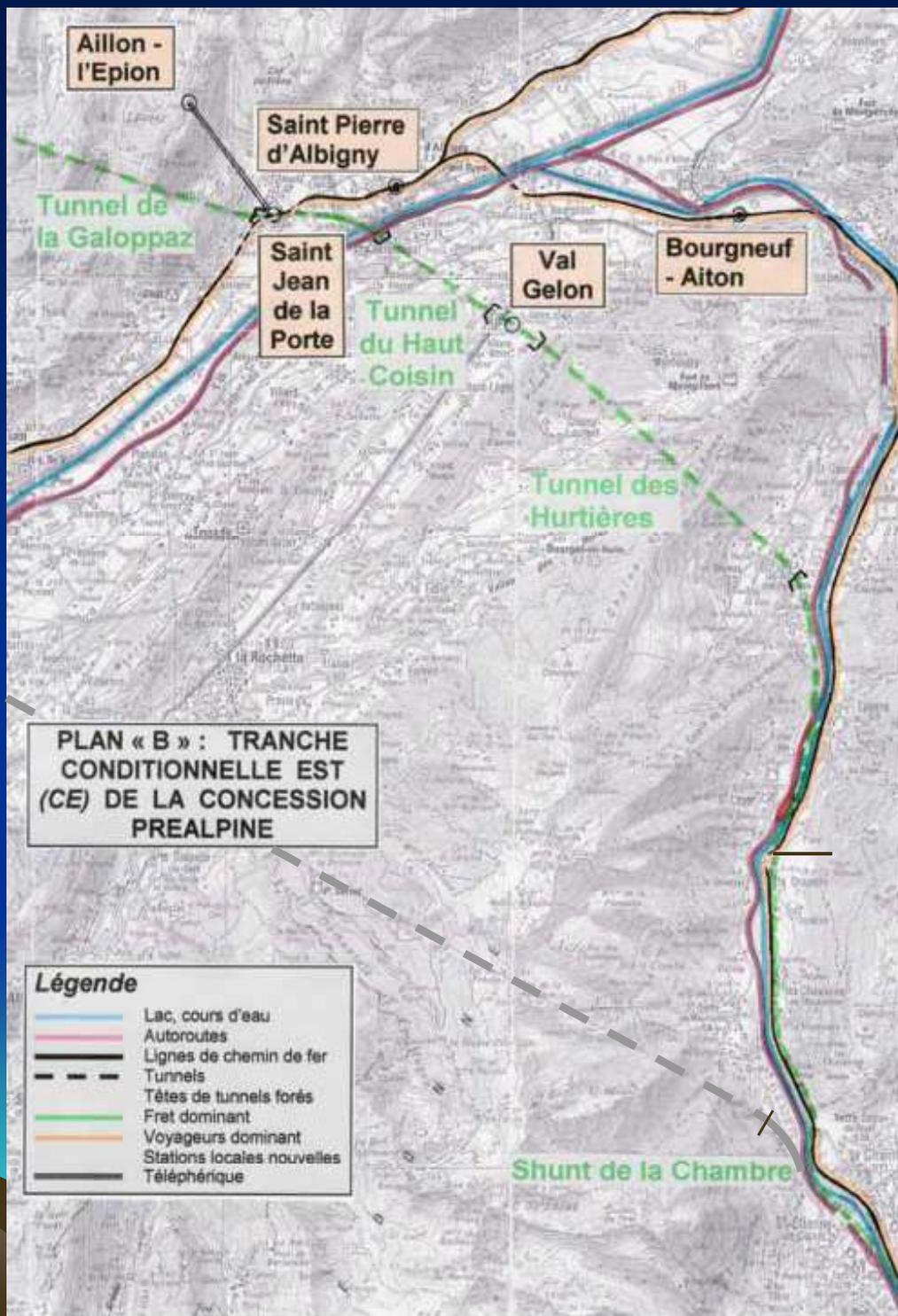
6 Insertion environnementale en traversée de vallée (entre deux tunnels)

PRINCIPE DE LA « FENETRE INVISIBLE » ENTRE DEUX TUNNELS

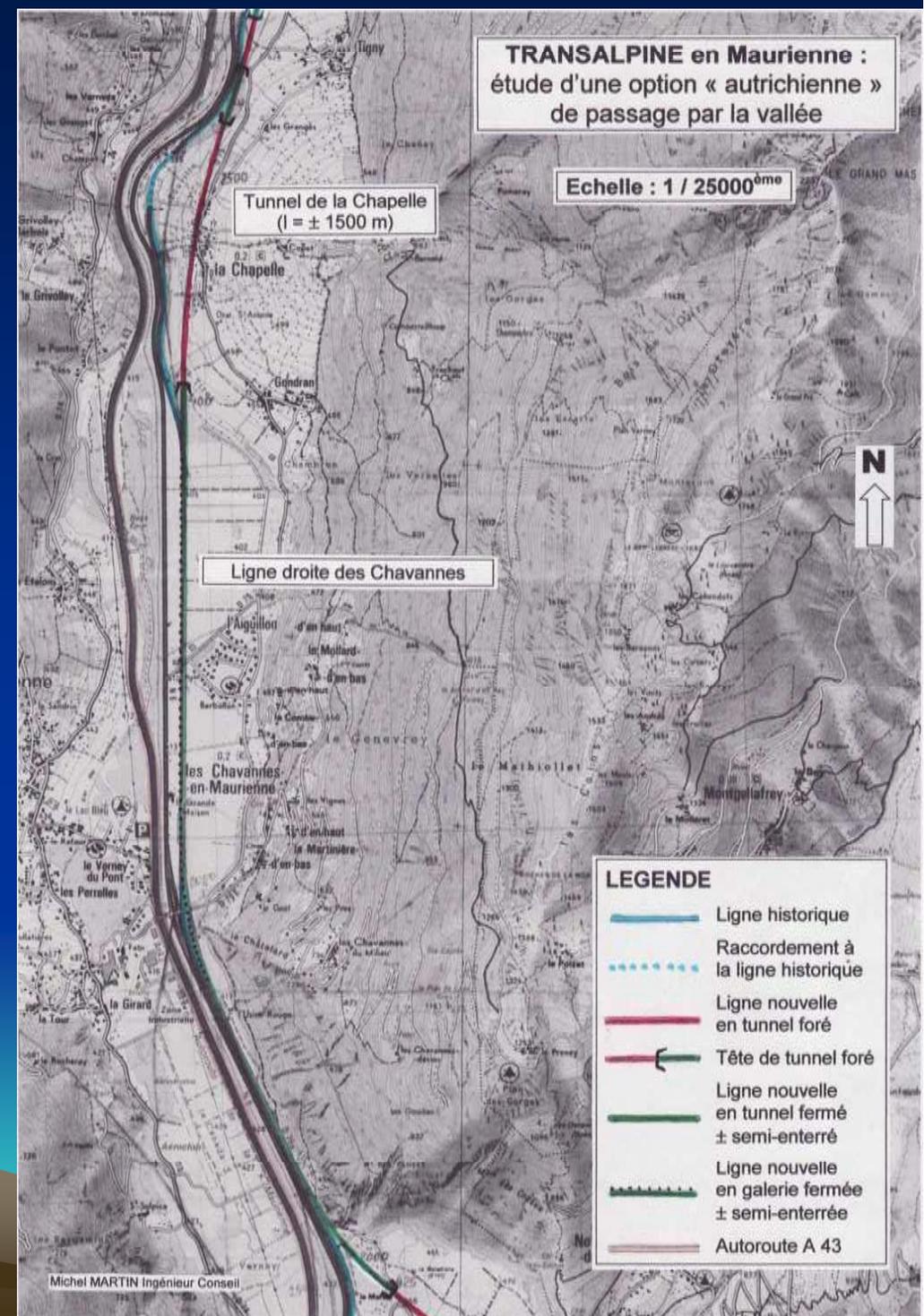
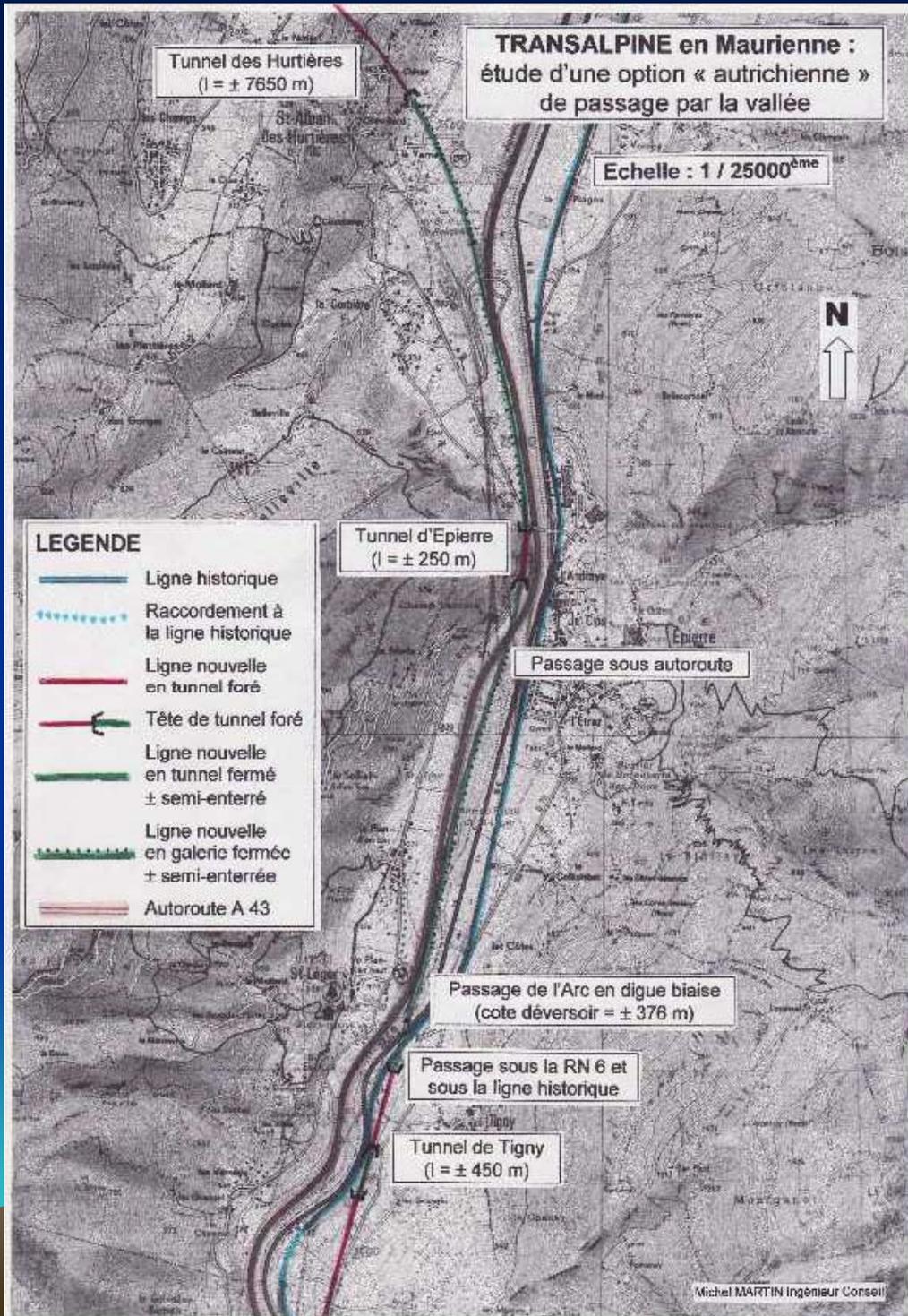
COUPE LONGITUDINALE



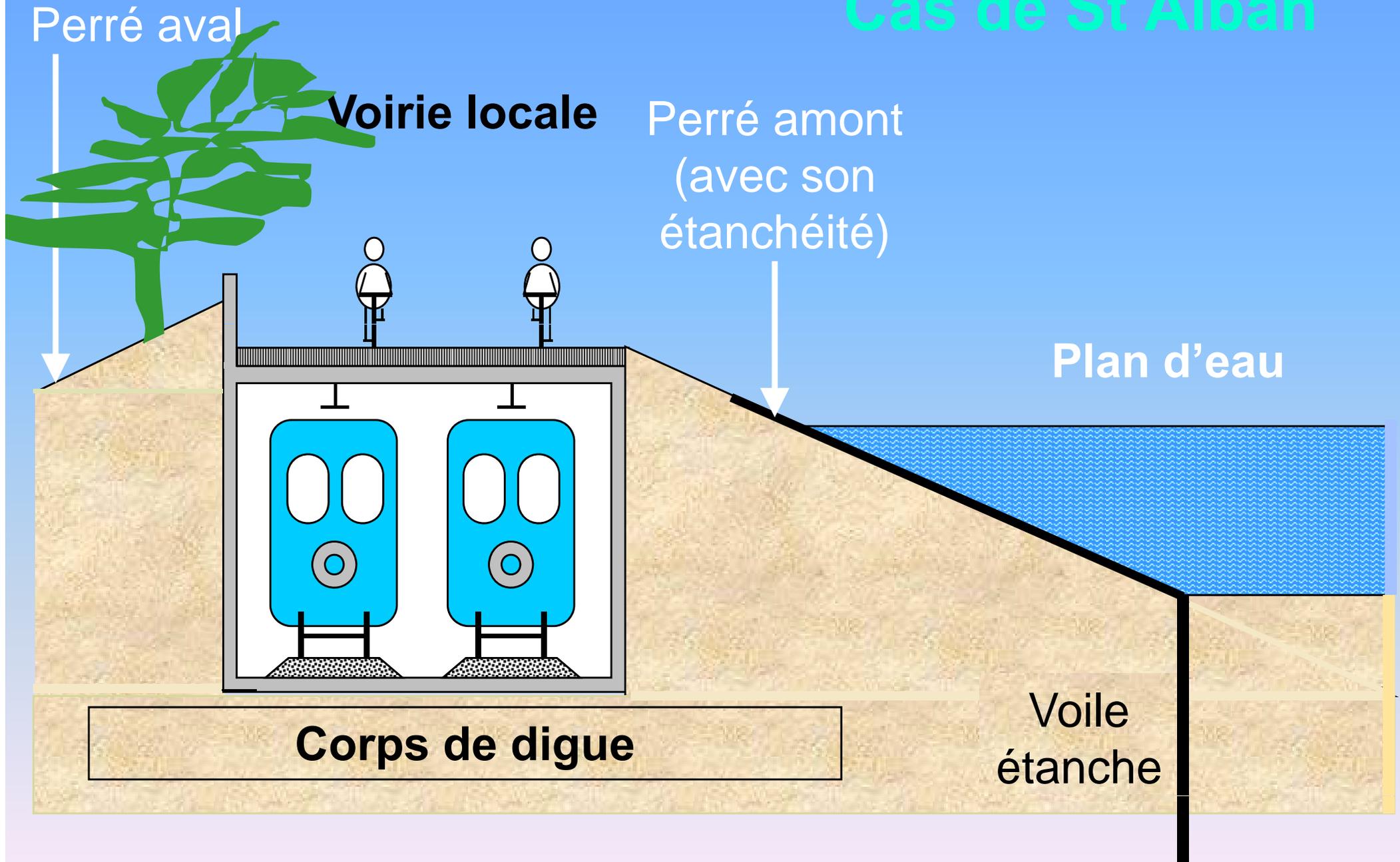
7 Secteur Combe de Savoie - basse Maurienne



7 Secteur Combe de Savoie - Basse Maurienne



7 L'insertion environnementale en vallée (intégration à la digue d'un plan d'eau). Cas de St Alban

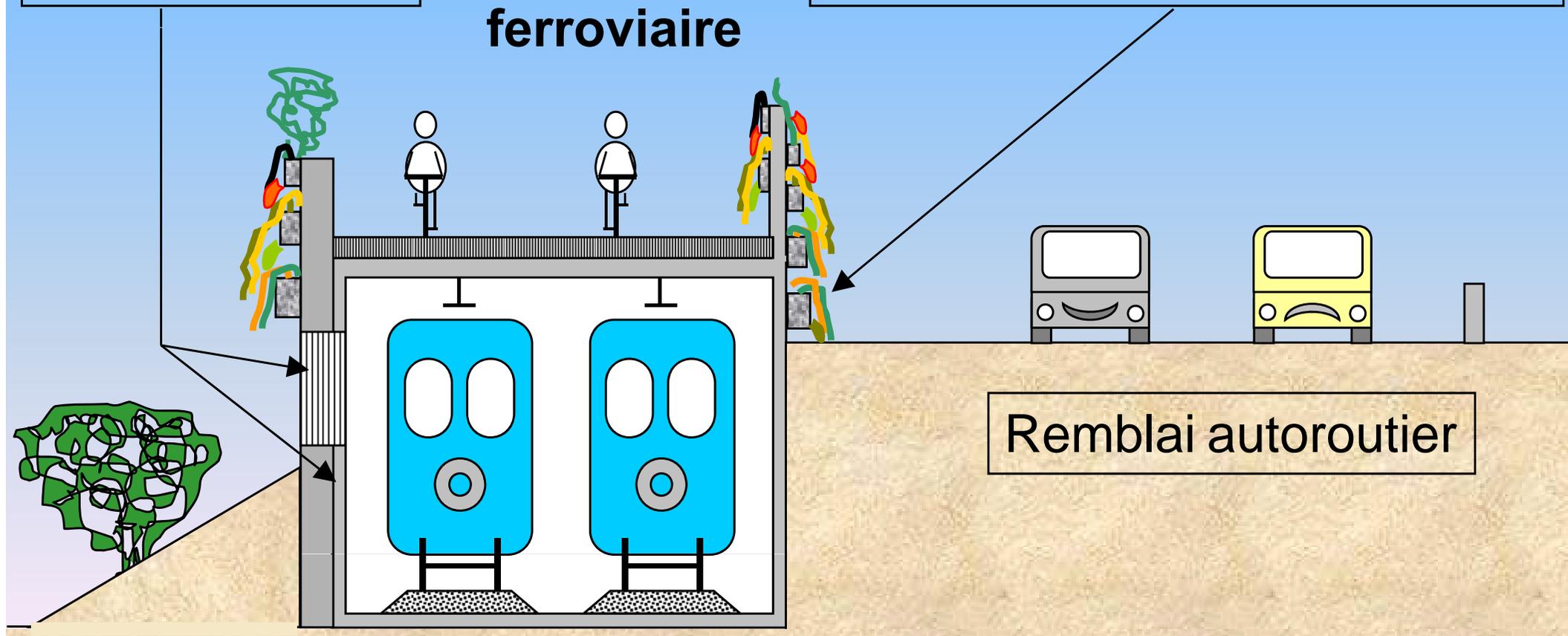


7 L'insertion environnementale en vallée (accotement de remblai, par exemple autoroutier). Cas de St Léger

Mur extérieur redoublé et éventuellement ajourable avec vitrages épais

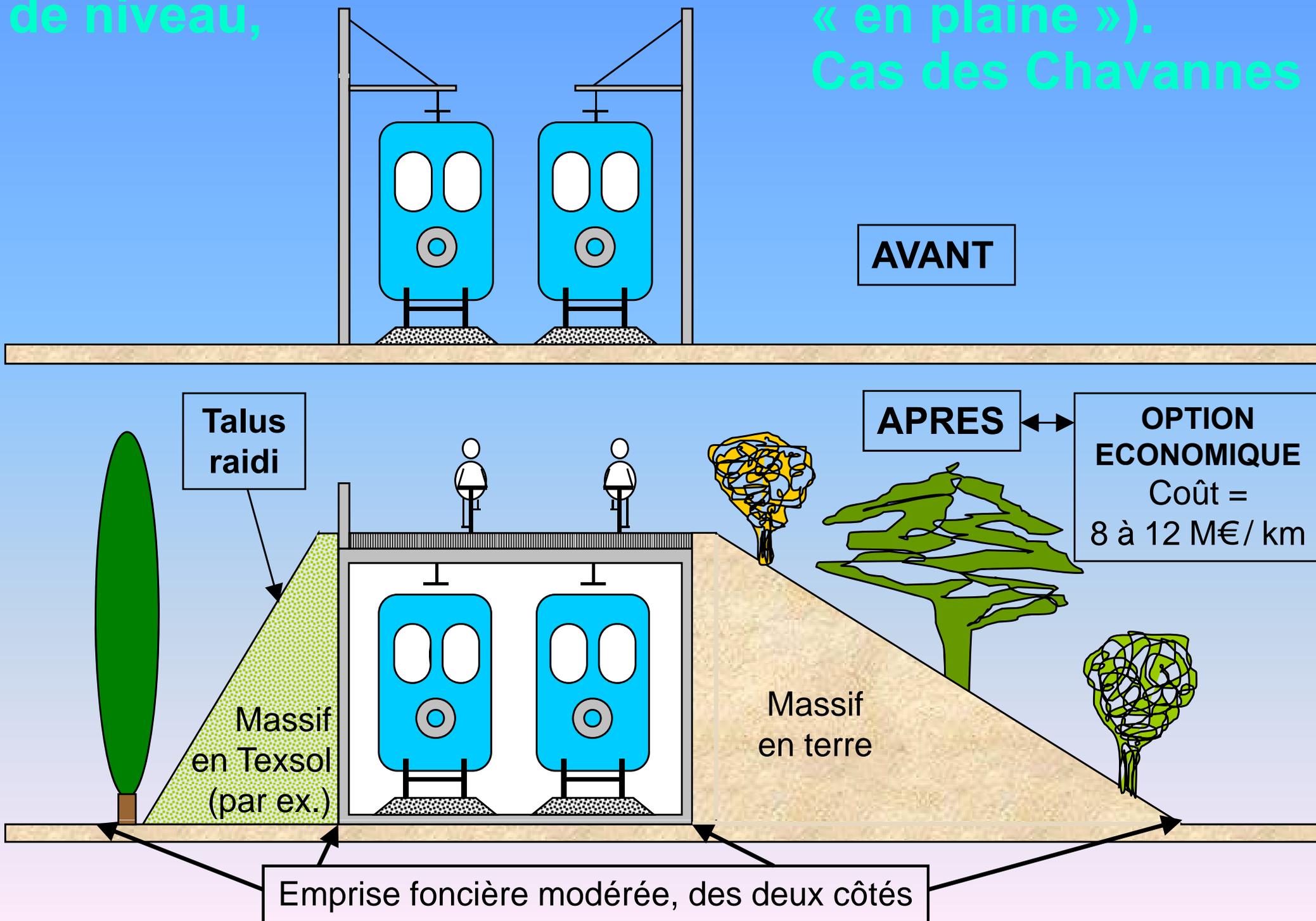
Voirie locale sur ligne ferroviaire

Le « caisson » de la ligne ferroviaire fait office de mur anti-bruit pour l'autoroute. Ses flancs sont végétalisables.



Remblai autoroutier

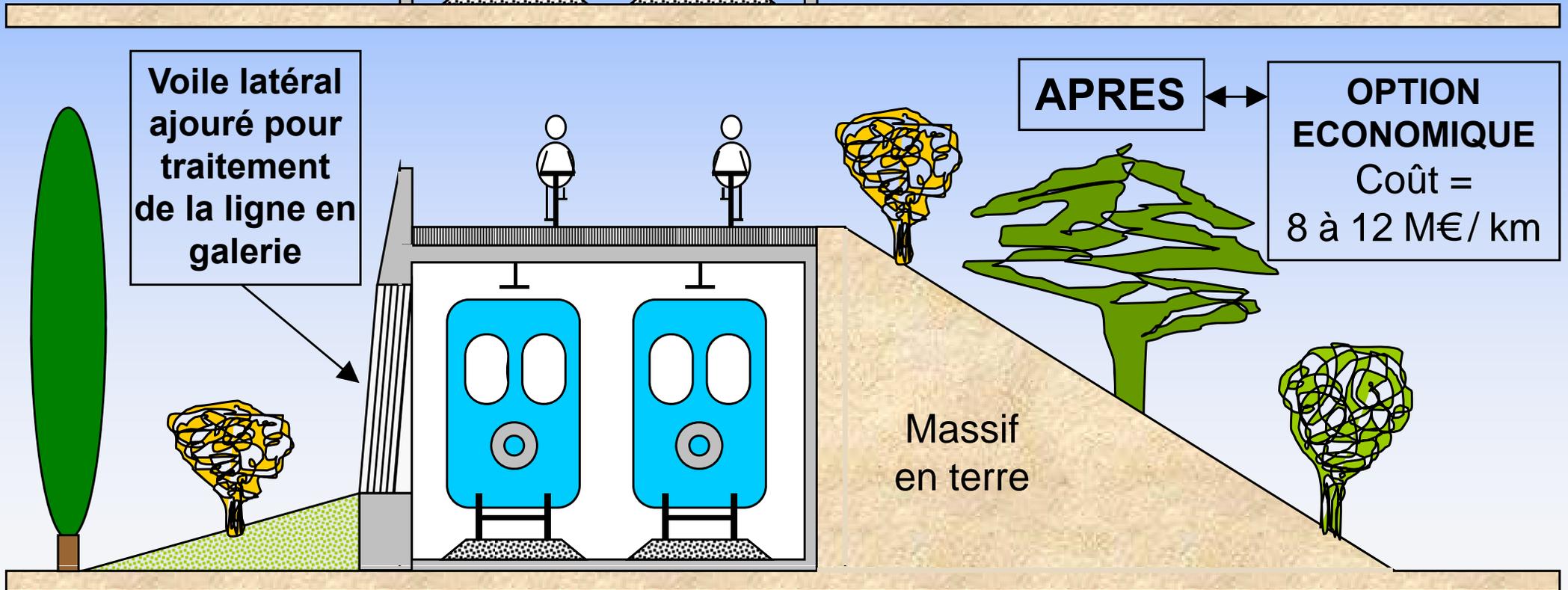
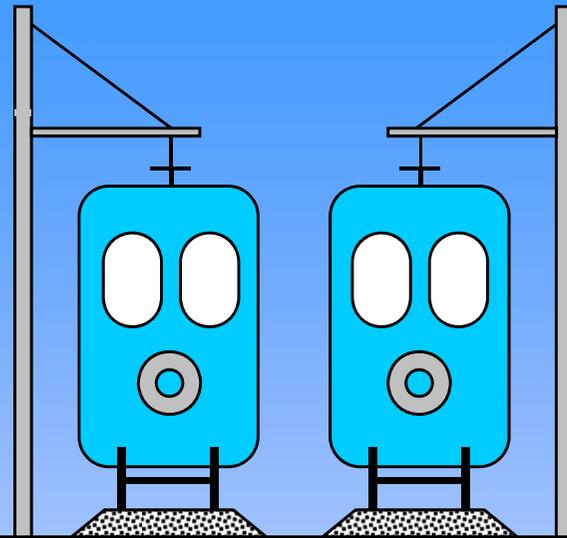
7 L'insertion environnementale en vallée (situation « en plaine »). Cas des Chavannes



7 L'insertion environnementale en vallée (situation « en plaine »).

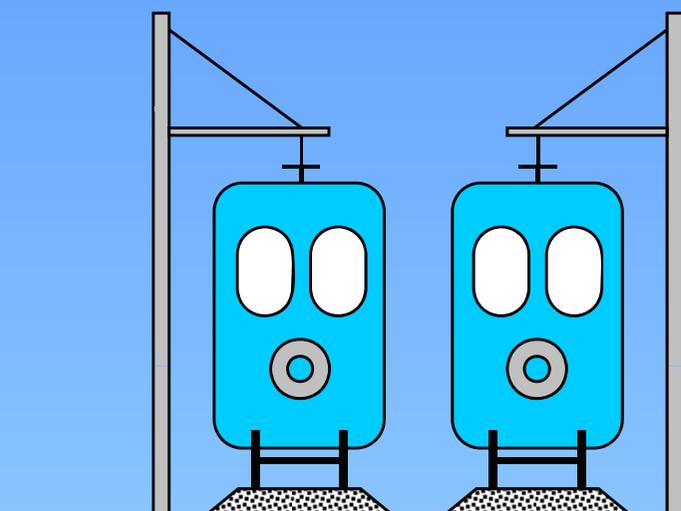
de niveau,

« en plaine »).
Cas des Chavannes



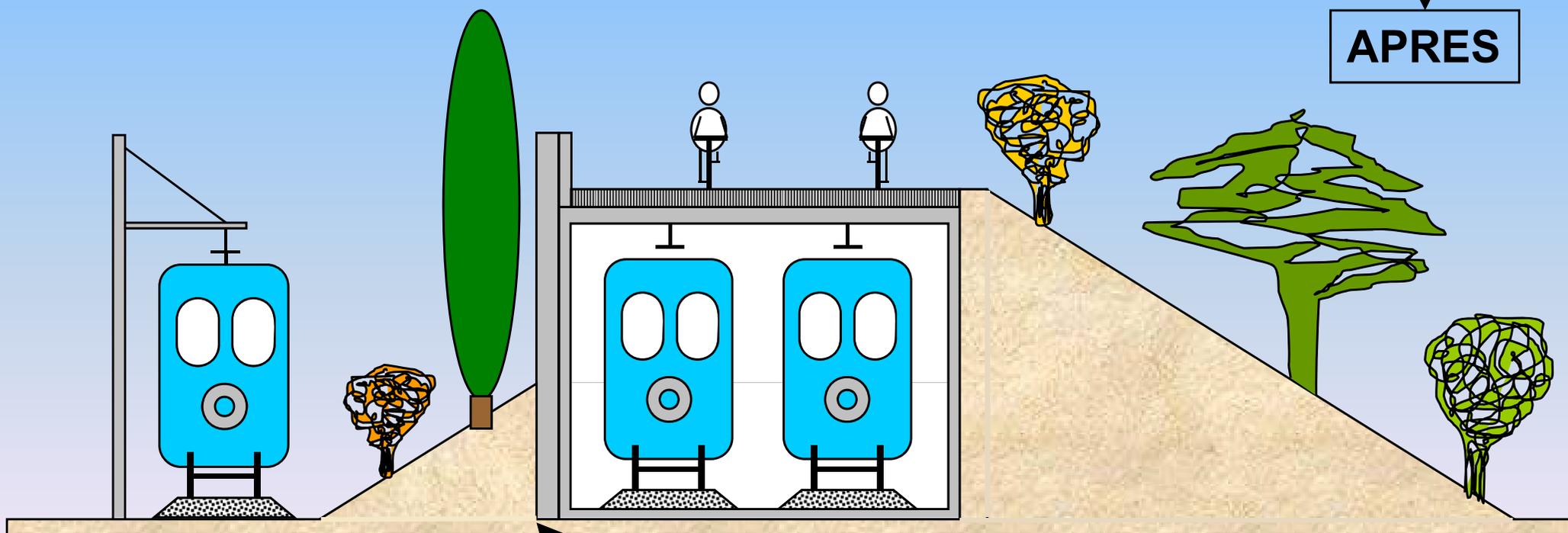
7 L'insertion environnementale en vallée (situation de niveau, « en plaine »). Cas des Chavannes

AVANT



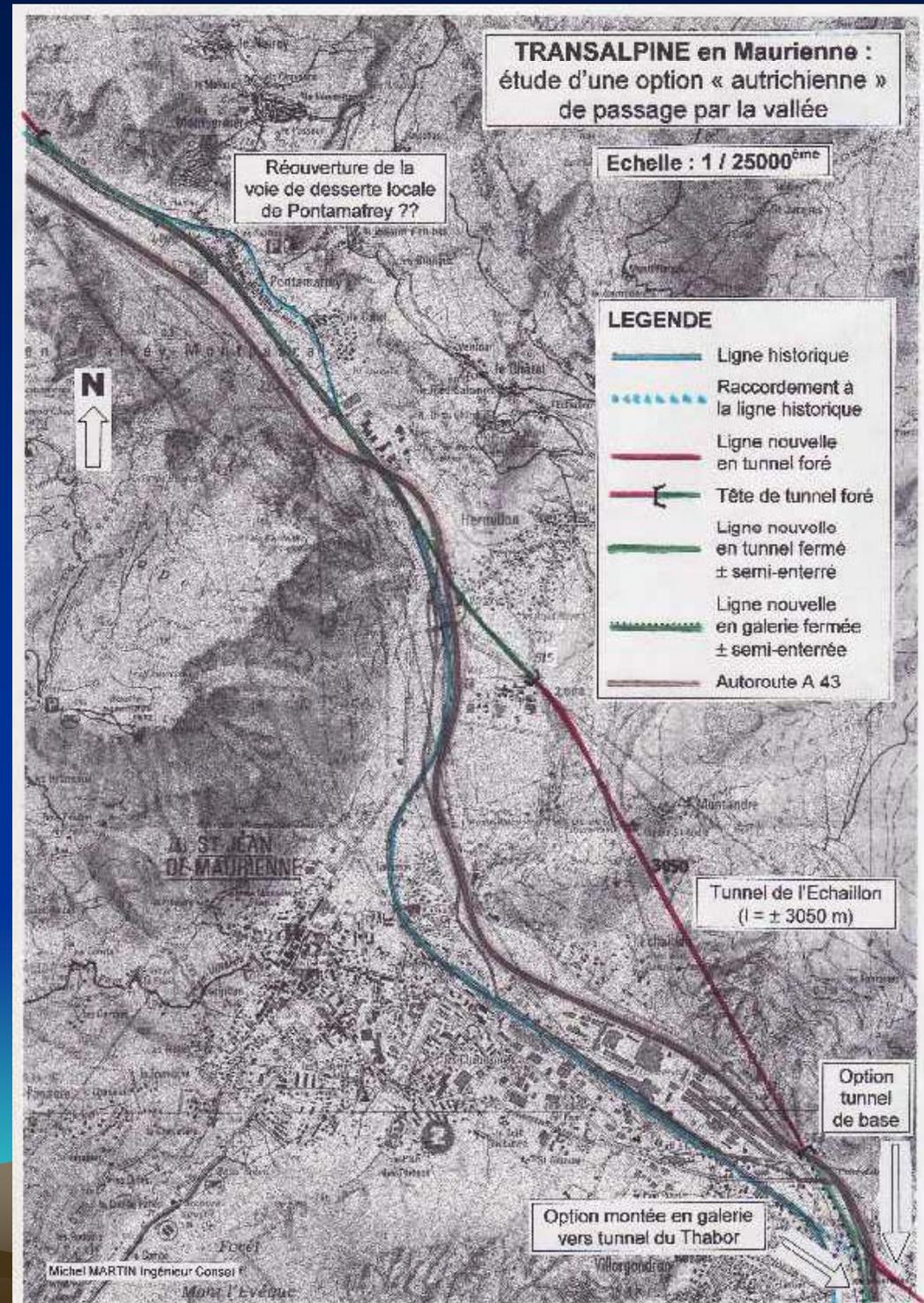
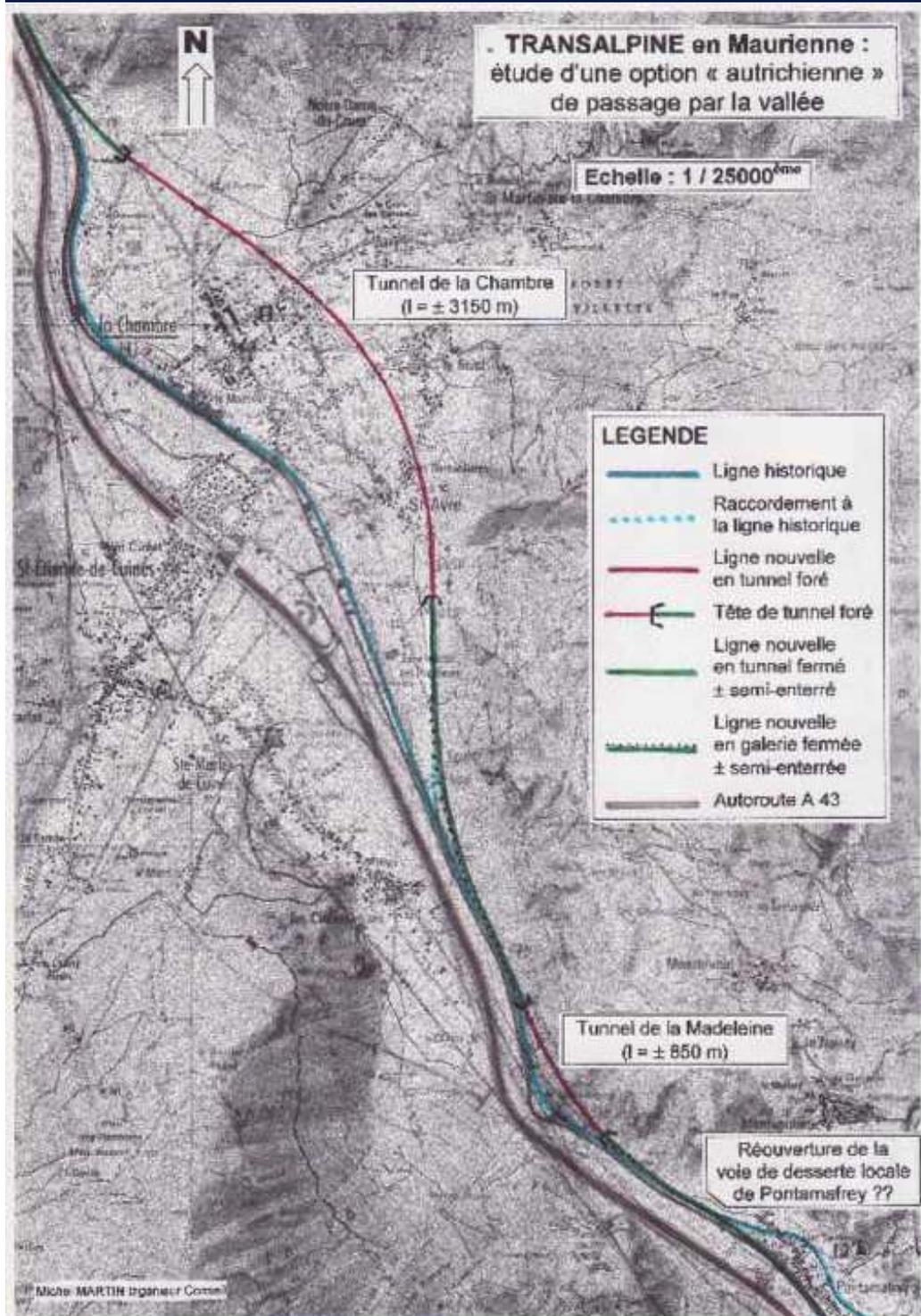
OPTION A HAUT NIVEAU DE SERVICE :
Coût = 20 à 25 M€/ km
Une des deux voies initiales est
conservée pour le trafic local (TER)

APRES

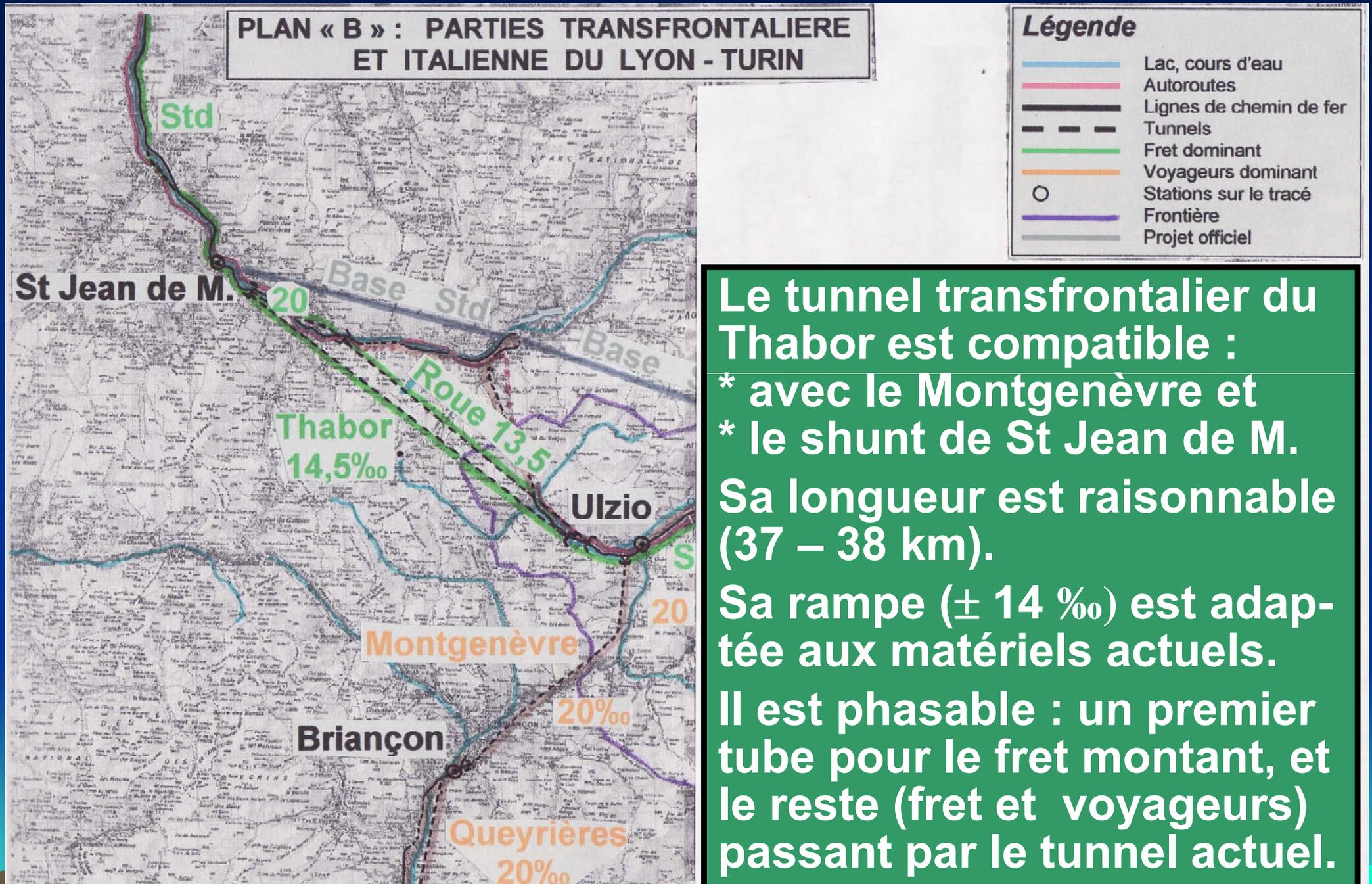


Emprise foncière plus grande, d'un seul côté

7 Secteur Combe de Savoie - basse Maurienne



8 Doublement long du tunnel historique : le secteur transfrontalier



Le tunnel transfrontalier du Thabor est compatible :

- * avec le Montgenèvre et
- * le shunt de St Jean de M.

Sa longueur est raisonnable (37 – 38 km).

Sa rampe ($\pm 14 \text{ ‰}$) est adaptée aux matériels actuels.

Il est phasable : un premier tube pour le fret montant, et le reste (fret et voyageurs) passant par le tunnel actuel.

Et son acceptation environnementale est bien plus facile...

CONCLUSION

(pour la partie « purement savoyarde » du Plan B)

Le LYON – TURIN ?

Sans doute...

mais alors *autrement*...

*pour le respect effectif
de chacun des objectifs*

TRANSALPINE LYON – TURIN

Du projet officiel au projet réaliste : le PLAN B

(section Grenay – St Ex. → Sillon Alpin Nord)

Sommaire du Plan B

A. SECTION Sillon Alpin Nord → Frontière Italienne

1. *Lyon – Turin : les 3 objectifs incidents pour les Savoyards, postulats et dérives*
2. *Fret : report géographique / transformation environnementale*
3. *Le cahier des charges environnemental*
4. *Ligne historique : le secteur du lac du Bourget*
5. *Ligne historique : le secteur d'Aix les Bains*
6. *Secteur de Chambéry : les 6 shunts fret possibles*
7. *Secteur de la Combe de Savoie et de la basse Maurienne*
8. *Doublement du tunnel historique : le secteur transfrontalier*

B. SECTION St Exupéry (Grenay) → Sillon Alpin Nord

1. *Lyon – Turin : les 3 objectifs incidents pour les nord-Isérois*
2. *Transport ferré : fret / voyageurs (TER)*
3. *Le cahier des charges environnemental*
4. *Evolution pour le projet officiel jusqu'à Bourgoin*
5. *Ligne de Grenoble : de Grenay à la Tour du Pin*
6. *De La Tour du Pin au Sillon Alpin Nord*
7. *Le réseau TECSAN (à terme...)*
8. *Et en Italie ? Options "Montgenèvre compatible et Val de Suse évitable"*
9. *Vue générale du Lyon-Turin (à terme...)*

C. Historique du projet et prise en compte des acteurs / sensibilités

1. *Des problèmes vraiment sérieux*
2. *Une solution trop précipitée*
3. *Le douloureux retour du réel*
4. *Une transformation nécessaire*
5. *Des acteurs aux intérêts différents*
6. *Des intérêts légitimes... sauf excès*

1 "Lyon - Turin" : les 3 objectifs incidents pour les nord - Isérois

□ OBJECTIF GENERAL DU PROJET :

Une « nouvelle » liaison ferroviaire plus « performante »

* pour les **voyageurs** et pour le **fret**,

* entre la **France** et l'**Italie** (au niveau des Alpes du Nord)

→ « nouvelle » : quid de « l'ancien » ?

→ « performante » : à quels points de vue ?

(environnement, coût, rapidité, capacité, sécurité...)

□ TROIS OBJECTIFS INCIDENTS POUR LES NORD-ISEROIS :

a. **Eviter** une coupure de l'espace supplémentaire dans la moyenne vallée de la Bourbre et dans la CAPI par les infrastructures de transport

b. **Protéger** les riverains de la ligne historique (de Grenoble) des risques et nuisances du fret ferroviaire

c. **Permettre la mise en place** d'un cadencement voyageurs entre Lyon et Bourgoin (et jusqu'à Saint André le Gaz) ³⁴

2 Transport ferré : fret versus voyageurs (TER)

- **La ligne historique de Grenoble** n'a jamais eu une fonctionnalité fret bien affirmée en raison du caractère tourmenté de cette ligne, à partir de la Tour du Pin :
 - *Rampe hors norme pour monter à St André le Gaz*
 - *Descente difficile et tortueuse sur la vallée de l'Isère*
 - *Pas de fonctionnalité fret pour la ligne d'Aiguebelette*
- **La ligne historique de Grenoble** a toujours eu une fonctionnalité voyageurs bien affirmée en raison de :
 - *La taille de la ville de Grenoble*
 - *L'ancienneté et l'importance du peuplement et de l'activité dans la moyenne vallée de la Bourbre : la Tour du Pin, Bourgoin, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (→ CAPI)*
 - *L'attractivité de Lyon sur ce secteur de la CAPI (devenu la 4^{ème} couronne de l'agglomération lyonnaise)*
- **La fonctionnalité ferroviaire dominante** est donc :
 - *Les TER vers Lyon,*
 - *Les trains de voyageurs vers Grenoble et les Savoie*
 - *et pas le fret ferroviaire*

3 Le cahier des charges environnemental

Supprimer les nuisances et les risques générés par les infrastructures ferroviaires :

- Nuisances

1. **Le bruit**

2. La coupure des espaces, notamment en milieu urbain
3. L'impact visuel négatif
4. L'encombrement ferroviaire (et les retards en résultant)

- Risques

1. Les passages à niveau
2. Certains produits transportés par le fret

ou à défaut de pouvoir totalement les supprimer, les réduire si fortement que :

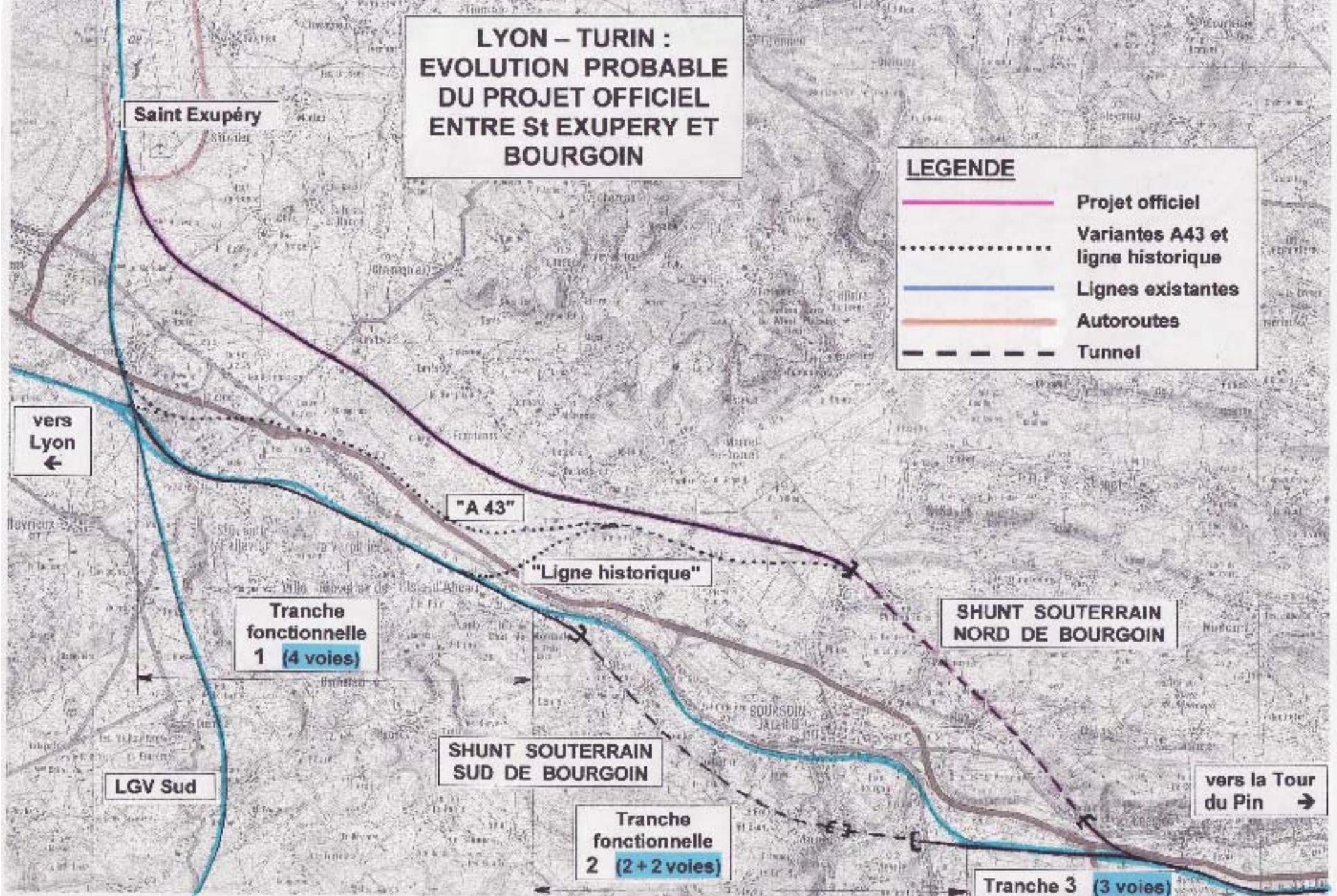
- en cas d'infrastructure existante : le saut qualitatif entre l'avant et l'après n'est pas contestable,
- en cas de nouvelle infrastructure : les changements occasionnés ne peuvent être considérés comme négatifs (modification et non dégradation)

4 Evolution pour le projet officiel jusqu'à Bourgoin

Les trois variantes logiques à partir du projet officiel sont les suivantes :

1. **A 43** : réduire l'impact sur les marais de la basse Bourbre, en se collant en galerie au pied nord de la colline de l'Isle d'Abeau, puis en rejoignant et en se jumelant à l'A 43 jusqu'à proximité de l'échangeur de Grenay
2. **Ligne de Grenoble** : quitte à se jumeler à une infrastructure, autant rejoindre la ligne de Grenoble (entre Vaulx Milieu et la Verpillère), ce qui permet une phasabilité (mais à condition que la ligne de Grenoble puisse être portée à 4 voies, dont 2 calfeutrées)
3. **Shunt sud** : tant qu'à réaliser un shunt souterrain de Bourgoin de 8 km et de retomber sur la ligne actuelle, autant le réaliser directement par le sud (jusqu'à Vaulx Milieu), ce qui évite un détour topographique par les marais de l'Isle d'Abeau et réduit les coûts

4 Evolution pour le projet officiel jusqu'à Bourgoin



4 Evaluation du projet officiel et des 3 variantes

Critères Variantes	Environ- nement	Finances	Phasa- bilité	Σ	Inconvénients & avantages
Officielle	0	0	0	0	Topophage en milieu humide Non phasable
A 43	1	1	0	2	Moins topophage & un peu + courte Non phasable
Ligne Grenoble	1	1	1	3	Encore moins topophage Phasable
Shunt sud de Bourgoin	2	1	2	5	Variante la moins topophage et la plus phasable (et de loin !)

5 Ligne de Grenoble : de Grenay à la Tour du Pin

Les besoins en TER sont maximum jusqu'à Bourgoin, un peu moindre ensuite.

S'y ajoutent les sillons pour voyageurs vers les Savoie et Grenoble, ainsi que les sillons pour un fret modéré.

Dès lors, il paraît logique a priori :

1. de passer à 4 voies jusqu'à Bourgoin (en fait jusqu'à Vaulx Milieu, les deux voies supplémentaires étant alors souterraines dans le shunt).
Et jusqu'au shunt, ces deux voies seraient calfeutrées / enfouies avec rectification de tracé au droit de Saint Quentin,
2. de passer à 3 voies quand la ligne actuelle sera rejointe par le shunt dans le secteur de Coiranne, deux des trois voies étant calfeutrées / carénées jusqu'au petit shunt de la Tour du Pin (tunnel de Ste Blandine),
3. de phaser ces investissements dans l'ordre Ouest – Est :
 - 4 voies jusqu'à Vaulx Milieu,
 - shunts de Bourgoin et de la Tour du Pin,
 - 3 voies entre ces deux shunts.

6 De la Tour du Pin au Sillon Alpin Nord

Sur le tronçon Ouest de la Transalpine, le Plan B s'inscrit donc dans la même logique que pour la ligne historique de Culoz : la transformation environnementale.

Mais celle-ci s'applique ici à la ligne historique de Grenoble et elle s'accompagne d'un renforcement capacitaire (orienté « voyageurs » en raison de la proximité de Lyon).

Cette logique qui prévaut jusqu'à La Tour du Pin, a-t-elle vocation à se poursuivre jusqu'au Sillon Alpin Nord ? Il y a deux options :

- la rectification / doublement de la ligne actuelle et très sinueuse d'Aiguebelette
- la création d'un tronçon nouveau, très direct, à l'insertion environnementale irréprochable

6 De la Tour du Pin au Sillon Alpin Nord



6 De la Tour du Pin au Sillon Alpin Nord

Option « Aiguebelette » Après étude, on constate :

- que le passage à trois voies est difficile entre la Tour du Pin et Saint André le Gaz,
- que le doublement de la ligne et la rectification de son tracé présentent de nombreuses difficultés, à la fois techniques (pas de réduction de rampes) et environnementales (suppression difficile des PNV, etc...)
- que cette ligne a plus une vocation touristique et de desserte locale que de transit régional,
- que cette ligne fait 49 km de long depuis la Tour du Pin jusqu'à la ligne historique en Savoie, soit 15 km de plus que la distance à vol d'oiseau,
- que cette ligne est non compétitive pour les liaisons TER avec Lyon et sa région, en comparaison du mode routier ; et qu'elle le resterait même après doublement / rectification (mauvais rapport coûts - avantages).

6 De la Tour du Pin au Sillon Alpin Nord

Option « tronçon nouveau » C'est l'option restante. Mais pour être acceptable, le cahier des charges environnemental doit s'appliquer. Dès lors :

1. pas de nouvelle coupure territoriale. Donc ce tronçon doit être soit en tunnel (la Bâtie : 7 km et l'Epine : 15 km), soit jumelé à l'A43 (sur les 10 km séparant ces deux tunnels),
2. pas de bruit. Donc ce tronçon doit être calfeutré entre les deux tunnels (traitement en galerie le long de l'A43 ?) et aux approches latérales de ceux-ci, en particulier pour le raccordement à la ligne historique en Savoie,
3. pas de risques. Donc les tunnels sont formés de deux tubes parallèles et les passages calfeutrés disposent d'autant d'accès de secours que nécessaire (fréquence à définir par la commission de sécurité)

6 De la Tour du Pin au Sillon Alpin Nord

Option « tronçon nouveau »

De plus, les tunnels étant des ouvrages très onéreux (mais nécessaires à cause du relief), il est logique de leur conférer une valeur ajoutée maximale en les dotant, non loin de leurs extrémités, de stations de proximité ayant une double fonction :

- **la desserte locale** (l'arrêt étant évidemment une possibilité et non une obligation),
- une fonction ferroviaire qui peut être :
 - **un créneau de dépassement** et/ou
 - **l'attelage / dételage** des doubles rames voyageurs et/ou
 - l'articulation avec un **réseau local de transport ferré.**

7 Dans le Sillon Alpin Nord : le réseau TECSAN

Entre les deux tunnels, cette station pourrait s'appeler « **Val de Guiers** » et se situer au droit de cette rivière.

Dans le Sillon Alpin Nord, la proximité du site exceptionnel de « **Savoie Technolac** » invite à donner ce nom à la station au débouché de l'Épine.

A terme, la station de **Savoie Technolac**, et même celle de **Val de Guiers**, feraient partie du réseau de transport ferré local propre à Métropole Savoie.

Il est suggéré que celui-ci s'appelle le **réseau TECSAN** (acronyme de Transports En Commun dans le Sillon Alpin Nord).

Ceci permettrait d'offrir une desserte de Savoie Technolac à la hauteur de son site, aussi bien depuis l'intérieur de Métropole Savoie (Aix, Chambéry, etc.) que de l'extérieur (combe de Savoie, Chautagne, avant-pays...)

7 Le réseau TECSAN (à terme...)

PLAN « B » :
RESEAU T.E.C.S.A.N.
(Transports En Commun
dans le Sillon Alpin Nord

Lignes du réseau TECSAN

Train (RER)

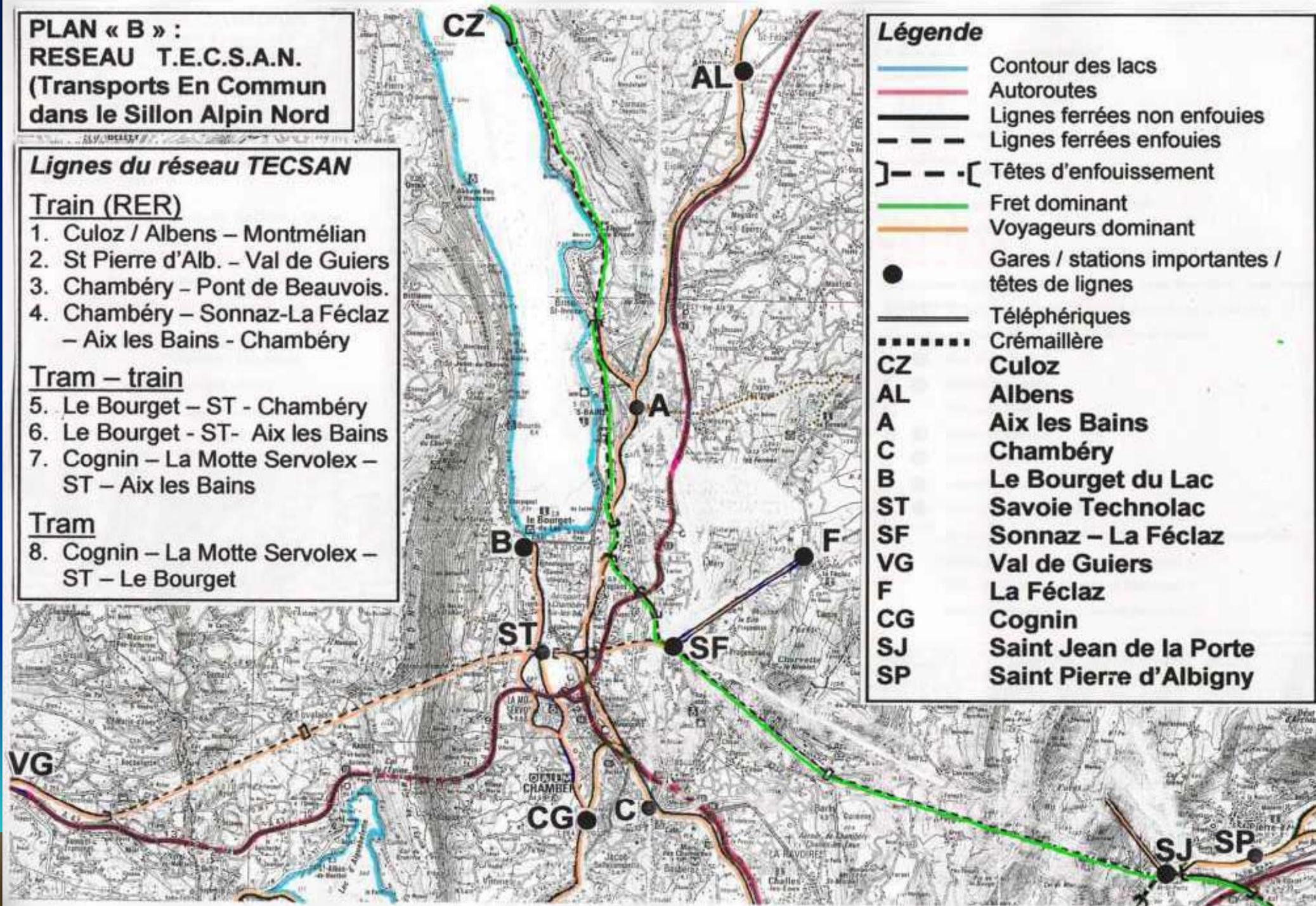
1. Culoz / Albens – Montmélian
2. St Pierre d'Alb. – Val de Guiers
3. Chambéry – Pont de Beauvois.
4. Chambéry – Sonnaz-La Féclaz
– Aix les Bains - Chambéry

Tram – train

5. Le Bourget – ST - Chambéry
6. Le Bourget - ST- Aix les Bains
7. Cognin – La Motte Servolex –
ST – Aix les Bains

Tram

8. Cognin – La Motte Servolex –
ST – Le Bourget



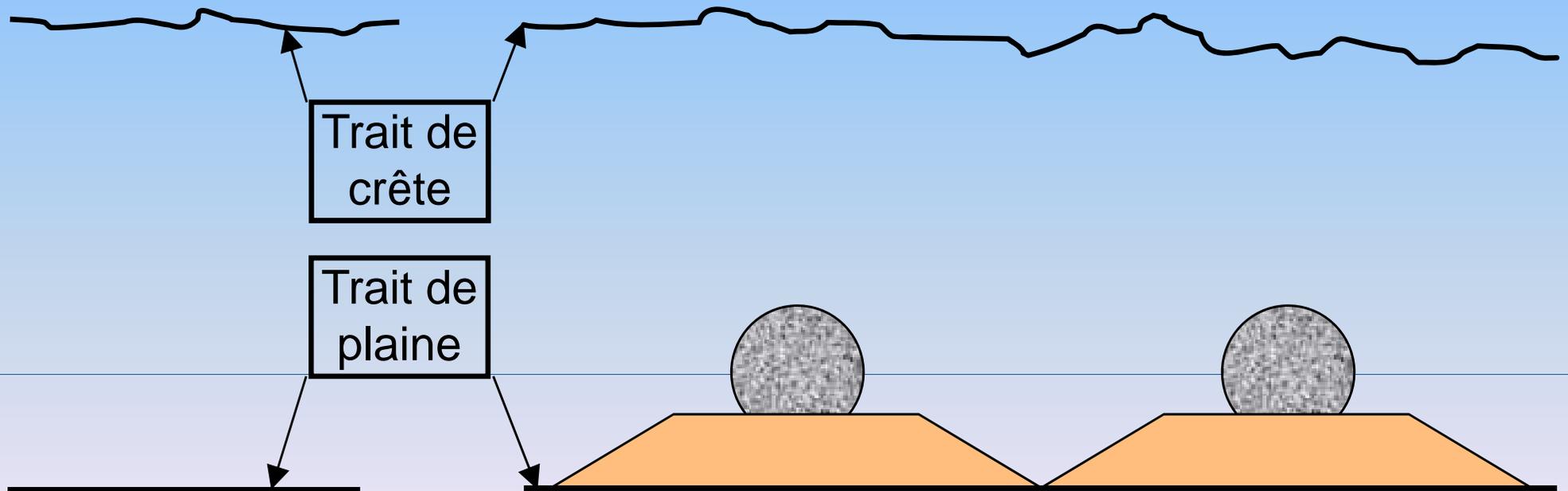
7 Insertion environnementale en fin de tunnel (cas de « Savoie Technolac »)

VUE DU COTEAU DE SORTIE

Etat initial

Ajout d'une double digue anti-crues servant de remblais ferroviaires dans le prolongement de deux tubes "sortant" du coteau.

Il n'y a aucune insertion environnementale !



7. Insertion environnementale en fin de tunnel

VUE DU COTEAU DE "SORTIE"... (cas de "Savoie Technolac") :
une butte arborée... et creuse, intègre une station de desserte locale,

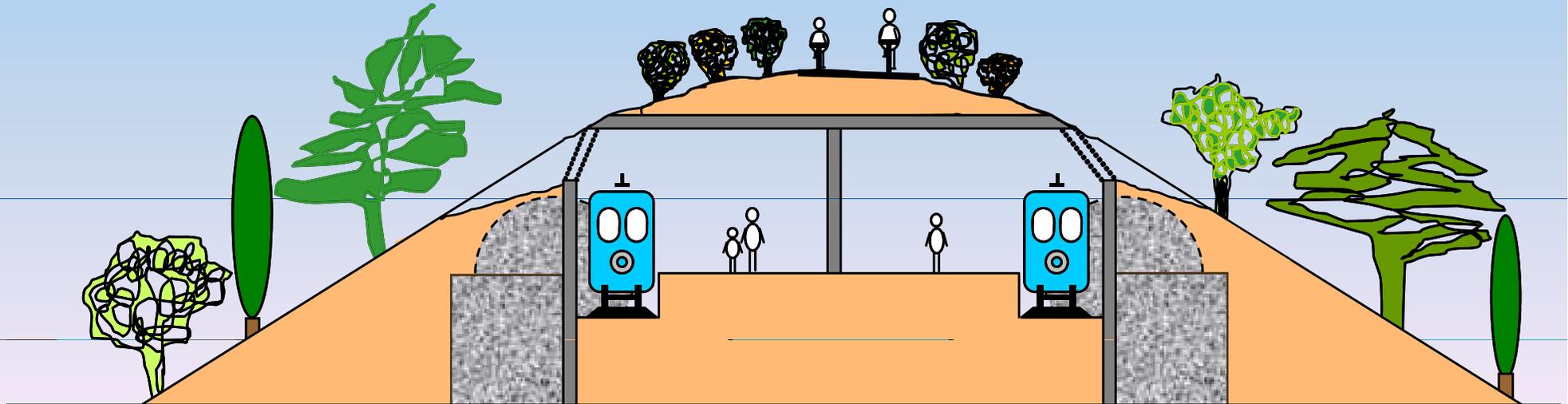
- **totallement calfeutrée acoustiquement et**
- **visuellement éclairée de loin en loin par quelques fenêtres**

En pointillés : la trace des deux tubes du tunnel (entraxe ± 35 m).

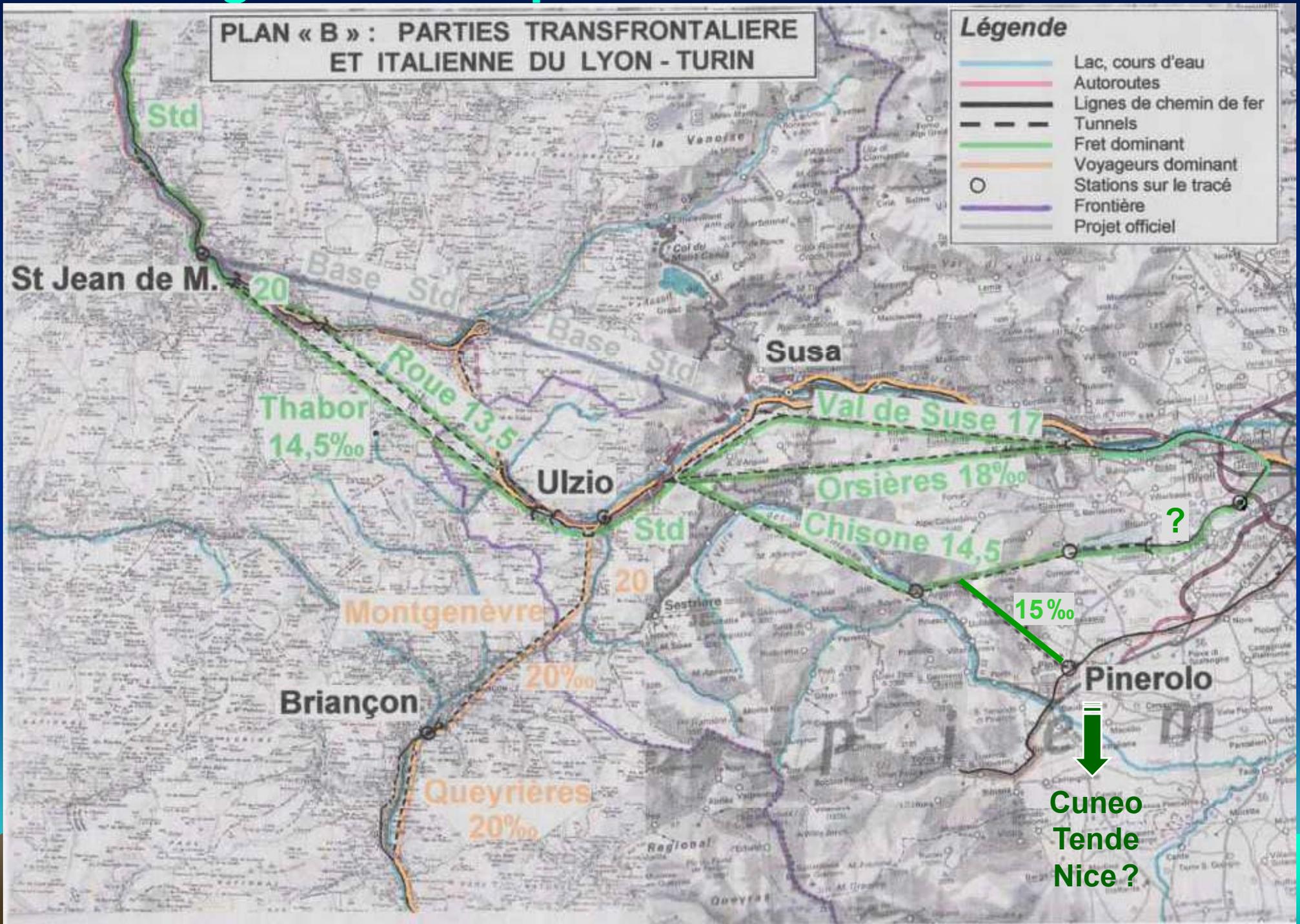
Les voies se séparent en deux :

- la voie fret plonge sous la Leysse dans un cadre
- la voie voyageurs se rapproche de l'autre le long d'un quai

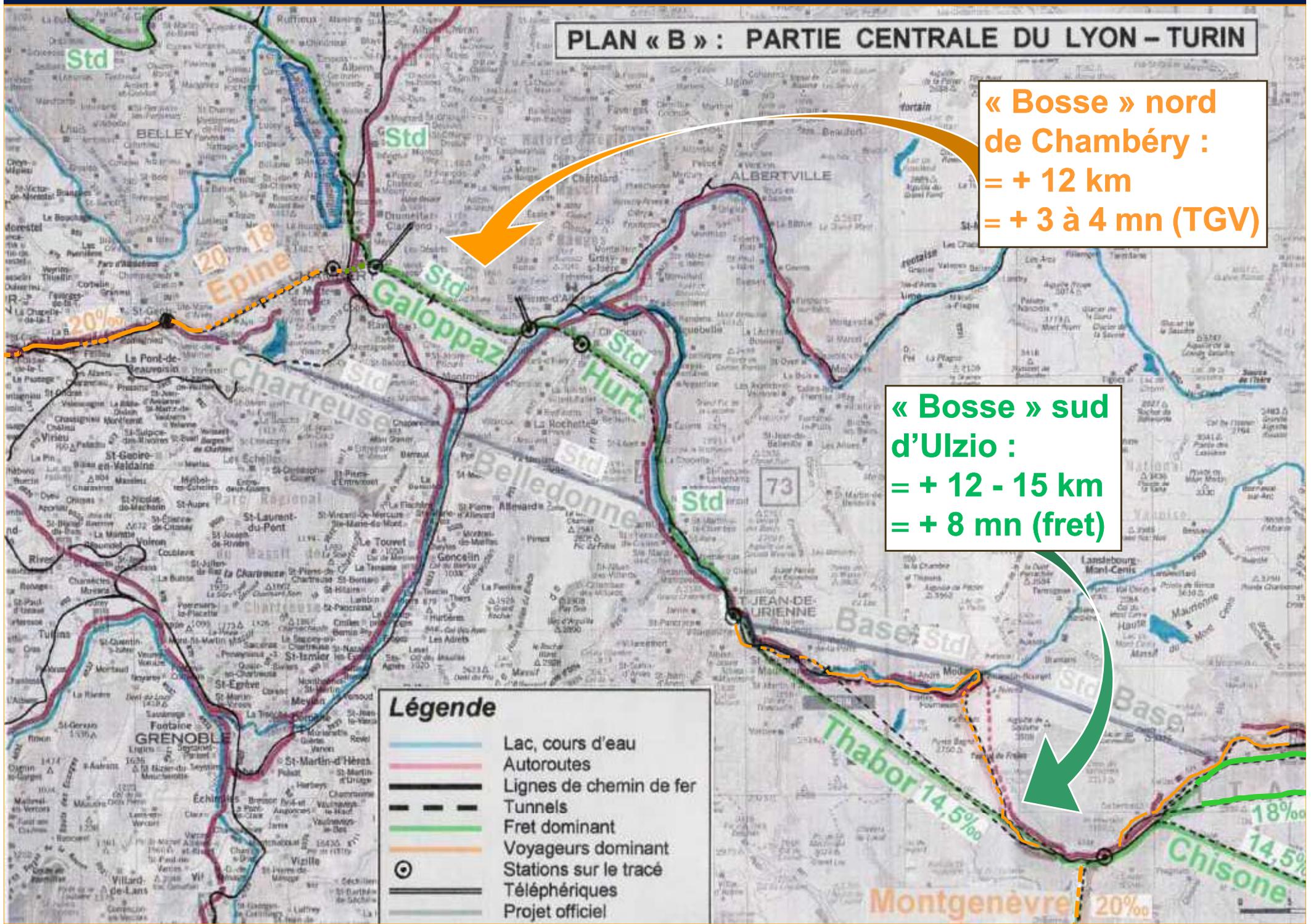
Le matériau de cette butte est constitué d'une petite partie des déblais du tunnel (la partie principale servant à combler les carrières du Tremblay)



8 Et en Italie ? Options compatibles avec le Montgenèvre et aptes à éviter la vallée de Suse



9. Vue générale du cœur du Lyon-Turin (à terme...)



CONCLUSION

(pour la partie Ouest du Plan B)

Le LYON – TURIN ?

Sans doute...

mais alors *autrement*...

*pour le respect effectif
de chacun des objectifs*

Sommaire du Plan B

A. SECTION Sillon Alpin Nord → Frontière Italienne

1. *Lyon – Turin : les 3 objectifs incidents pour les Savoyards, postulats et dérives*
2. *Fret : report géographique / transformation environnementale*
3. *Le cahier des charges environnemental*
4. *Ligne historique : le secteur du lac du Bourget*
5. *Ligne historique : le secteur d'Aix les Bains*
6. *Secteur de Chambéry : les 6 shunts fret possibles*
7. *Secteur de la Combe de Savoie et de la basse Maurienne*
8. *Doublement du tunnel historique : le secteur transfrontalier*

B. SECTION St Exupéry (Grenay) → Sillon Alpin Nord

1. *Lyon – Turin : les 3 objectifs incidents pour les nord-Isérois*
2. *Transport ferré : fret / voyageurs (TER)*
3. *Le cahier des charges environnemental*
4. *Evolution pour le projet officiel jusqu'à Bourgoin*
5. *Ligne de Grenoble : de Grenay à la Tour du Pin*
6. *De La Tour du Pin au Sillon Alpin Nord*
7. *Le réseau TECSAN (à terme...)*
8. *Et en Italie ? Options "Montgenèvre compatible et Val de Suse évitable"*
9. *Vue générale du Lyon-Turin (à terme...)*

C. Historique du projet et prise en compte des acteurs / sensibilités

1. *Des problèmes vraiment sérieux*
2. *Une solution trop précipitée*
3. *Le douloureux retour du réel*
4. *Une transformation nécessaire*
5. *Des acteurs aux intérêts différents*
6. *Des intérêts légitimes... sauf excès*

1 Des problèmes vraiment sérieux

La ligne historique en Savoie a près d'un siècle et demi d'existence et a été prévue à l'origine :

- pour des trains circulant à petite vitesse,
- transportant des voyageurs dans une perspective de desserte touristique et de transport local,
- et non pour des marchandises (a fortiori des produits ± dangereux comme c'est le cas aujourd'hui).

Dès lors, elle présente des caractéristiques vraiment problématiques :

- des **passages à niveaux** très dangereux,
- des passages sous des **barres rocheuses peu stables**
- des **nuisances inacceptables** dans la traversée de villes et d'espaces sensibles
- des **risques inacceptables** le long de sites à risques (lac du Bourget, usine de la Chambre classée Seveso)

2 Une solution trop précipitée

La «décision» d'enlever le fret de la ligne historique paraissait relever du bon sens, mais :

- on a sous-estimé les **difficultés de l'alternative** proposée (le « Lyon – Turin » avec l'itinéraire par le Bas Dauphiné) :
 - coût du report géographique (tronçon nord du CFAL)
 - capacité du CFAL
 - autres « décisions » des autres collectivités locales concernées, et
- on a oublié les **contraintes de RFF** :
 - très faible capacité d'investissement (28 GEuros de dettes actuellement)
 - impossibilité d'entretenir une ligne quasiment sans trafic (la ligne historique), si on en supprime le fret

3 Le retour douloureux du réel

RFF, d'abord timidement, ensuite manifestement, a indiqué ses contraintes :

- d'abord (en 2001 – 2004) un trafic « résiduel » de quelques millions de tonnes par an
- puis (à partir de 2005 - 2006) un trafic d'au moins 10 Mt/an

RFF a ensuite agi selon ses urgences, à savoir :

- **reconstruction du pont sur le Rhône** (20 M€ en 2007) pour « 130 trains internationaux de fret par jour pendant au moins 100 ans », soit une capacité de 15 – 17 Mtonnes/an,
- **mise au gabarit B+** des tunnels de la ligne, en particulier les 3 situés le long du lac.

4 Une transformation nécessaire

Face à cette évolution des choses et à ces faits :

- **les 3 objectifs « savoyards »** visés par le **CG 73** sont en passe d'être **manqués**, et
- la **solution** imaginée par les élus savoyards en juillet 2000 est *de facto* **caduque**.

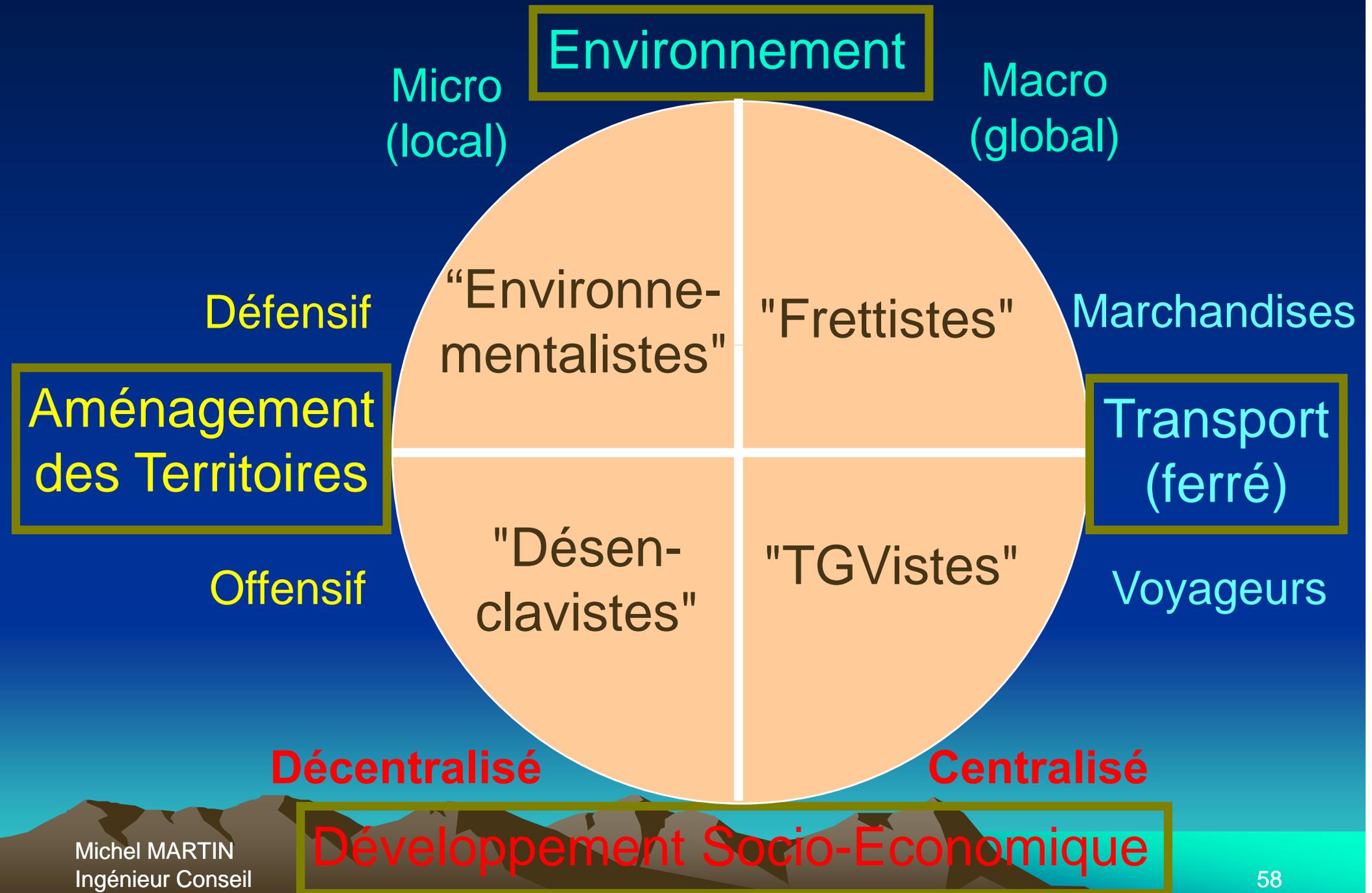
Il faut donc trouver autre chose. Cela doit être :

- **compatible avec les contraintes** de RFF et
- **acceptable** par les 4 grands groupes d'acteurs / « lobbies » identifiés dans ce projet (cf. ci-après)

La seule solution est celle développée dans le cadre du « plan B ». Elle repose sur un respect scrupuleux :

- du « **cahier des charges environnemental** »
- des **besoins ferroviaires** en capacité (pour le fret) et de desserte (pour les voyageurs).

5 Des acteurs aux intérêts différents

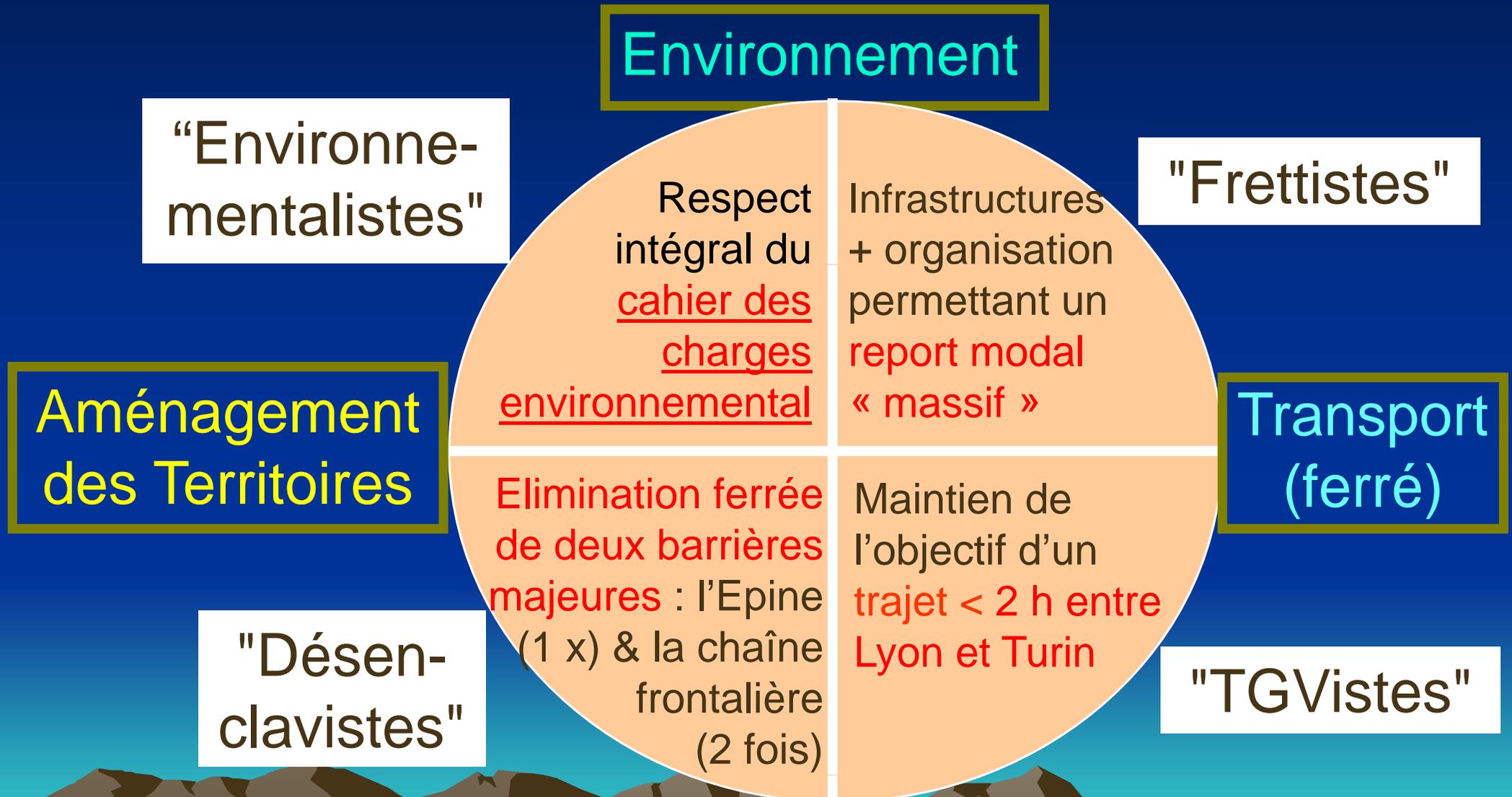


5 Des acteurs aux intérêts différents

- **Environnementalistes** : le CG 73, le nord Isère, les associations de défense de proximité (niveau micro) : riverains, environnement, etc...
- **Frettistes** : les « Verts », les associations environnementales (au niveau macro) et de promotion du mode ferré + RFF, RFI & LTF
- **TGVistes** : le monde économique, la région Rhône-Alpes, les Lyonnais, les Turinois, les milieux européens + RFF, RFI & LTF
- **Désenclavistes** : les CG 73 et 74, certains milieux savoyards, divers milieux italiens

6 Des intérêts légitimes... sauf excès

Pour concilier les intérêts des acteurs précédents, il suffit de résoudre la quadrature du cercle suivante :



CONCLUSION

Le LYON – TURIN ?

Sans doute...

mais alors *autrement*...

*pour le respect effectif
de chacun des objectifs*