

La contribution des Acteurs

Les cahiers acteurs sont édités par la commission particulière du débat public qui exerce sa responsabilité d'éditeur et de garant de la qualité du débat sur le choix des textes et sur la forme des documents. La commission ne saurait, en revanche, être engagée de quelque manière que ce soit par les opinions exprimées au sein de ces publications.

Contribution du Comité pour la Transalpine au débat public

Le "Comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin" est une association regroupant des collectivités territoriales et locales, des organismes consulaires, économiques et syndicaux, ainsi que des entreprises. Il entend être un acteur à part entière du programme de liaison ferroviaire Lyon-Turin et veiller à ce que sa réalisation réponde aux attentes de ceux qui vivent de part et d'autre des Alpes occidentales, considérant que celle-ci est vitale pour Rhône-Alpes. Sont notamment membres du Comité :

- Le Conseil Régional Rhône-Alpes
- Les Conseils Généraux de l'Ain, de l'Isère, de la Loire, du Rhône, de Savoie
- La Communauté Urbaine de Lyon
- Des villes de Rhône-Alpes : Bourg-en-Bresse, Grenoble, Saint-Étienne, Villeurbanne, Chambéry, Chamonix, Annecy, Annemasse
- La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Rhône-Alpes
- Les CCI de l'Ain, du Nord-Isère, de Lyon, de Savoie, de Haute-Savoie
- Le GIL MEDEF Lyon Rhône et le MEDEF Rhône-Alpes
- Alliance Logistique de Lyon
- La Fédération Régionale des travaux publics Rhône-Alpes,
- SIPAREX, Aventis, CIBA, la Caisse des Dépôts et Consignations, Renault Véhicules Industriels
- Des membres individuels

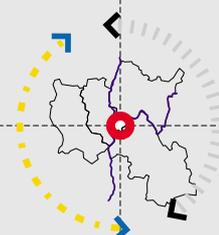


transalpine Lyon-Turin :
www.transalpine.com
info@transalpine.com

19 Cahier n°

1. La Transalpine, nouvelle liaison intermodale entre Lyon et Turin :

La Transalpine a toujours été présentée dans ses trois composantes : économique – environnementale – européenne. En effet, la réalisation de cette nouvelle infrastructure à très haute capacité entre la France et l'Italie, et plus précisément entre la Région Rhône-Alpes (vallées du Rhône et de la Saône) et la Région Piémont (accès à la plaine du Pô), est un élément fondamental pour l'organisation logistique de l'ensemble de l'Europe, ainsi que pour un rééquilibrage à la fois territorial entre Europe du Nord et Europe du Sud, et modal entre les différents types de transports. La liaison apporte, en effet, une double réponse au trafic européen Nord-Sud et au trafic venant de la péninsule ibérique et s'orientant vers l'Europe centrale et orientale.



Débat public
sur les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise
15 octobre 2001 - 31 janvier 2002

Le Britannia, Allée B, 4^e étage
20, boulevard Eugène Deruelle
69432 Lyon Cedex 03
Tél. : 04 72 84 47 90
Fax : 04 72 84 47 91
www.lyondebatpublic.org



Ainsi toute mesure qui facilitera la connexion avec la ligne à haute capacité Rhin-Rhône (secteur d'Ambérieu) et avec l'axe Sud (Sud-Sud-Ouest de l'agglomération Lyonnaise, y compris l'aire stéphanoise) assurera une meilleure performance donc un meilleur succès de la liaison transalpine.

Les trafics Nord-Sud, c'est-à-dire grossièrement ceux qui peuvent être mesurés dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey en direction ou venant de l'Italie, représentent aujourd'hui une part majoritaire de l'ordre de 70 %. Mais il est évident que le trafic provenant du Sud et de l'Ouest tangentant l'agglomération Lyonnaise par l'Est et se dirigeant vers l'Italie et, au-delà vers l'Europe centro-orientale, est en très forte croissance car provenant de deux territoires à forte potentialité de développement, dans un processus d'intégration et d'élargissement européen. **Ainsi, la problématique du contournement de Lyon est très fortement liée à celle des traversées alpines.**

Le Comité pour la Transalpine et, en premier lieu, la Région Rhône-Alpes se sont engagés dans ce dossier en insistant dès 1995 sur cette nécessaire obligation de mise en réseau, soit avec les lignes à haute capacité de la vallée de la Saône et du Rhône, soit avec l'ensemble des itinéraires transalpins.

2. Le Comité de la Transalpine réaffirme donc son total soutien à la réalisation rapide d'un contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise par l'Est...

Cette opération permet à la fois :

- d'alléger le nœud ferroviaire lyonnais du trafic marchandises, ce qui permettra le développement des missions voyageurs
- de desservir les principales potentialités logistiques de la grande région urbaine de Lyon, tant au Sud (vallée du Rhône), qu'à l'Est et qu'au Nord-Est, notamment dans le secteur d'Ambérieu.
- de mettre en place un axe permettant la connexion et la distribution des flux européens Nord-Sud et Ouest-Est.

... mais il rappelle l'urgence d'une définition du tracé ferroviaire fret de la liaison Lyon-Turin :

Le Comité de la Transalpine regrette à nouveau qu'une décision sur le tracé entre la grande région urbaine de Lyon et la Combe de Savoie n'ait pu être prise définitivement, pour le trafic ferroviaire franco-italien de marchandises.

La difficulté de choisir localement un tracé depuis le secteur d'Ambérieu-en-Bugey jusqu'en Savoie reste actuelle et complexe, quelle que soit la solution retenue pour le tracé du contournement Est. **Il serait déraisonnable de penser régler, par le seul débat sur le contournement ferroviaire Est de Lyon, le problème de l'écoulement de ce trafic transversal.** Les solutions de passage, hors celui réservé pour la future ligne à caractéristique voyageurs, ne sont pas nombreuses : la recherche d'un itinéraire plus au Sud traversera inévitablement des secteurs plus urbanisés donc plus contraignants.

Le Comité rappelle que s'agissant d'itinéraires européens de longue distance (>1000 km) la qualité du service offert (notamment fiabilité, régularité, sécurité et fréquence) est beaucoup plus fondamentale pour l'industriel que le rallongement marginal de l'itinéraire.

Pour la définition des secteurs d'intermodalité, le Comité rappelle qu'il est nécessaire de rechercher les points de connexion desservant le mieux la demande, de manière à limiter les parcours routiers initiaux et terminaux. Il apparaît ainsi logique de privilégier toutes les implantations et notamment les plates-formes de chargement sur ou à proximité du futur contournement Est. Dans ce sens, les sites d'Ambérieu-en-Bugey au Nord-Est et ceux situés entre le Sud-Est de l'agglomération lyonnaise et le secteur de l'Isle d'Abeau, paraissent les plus pertinents.

La question est donc de proposer un réseau :

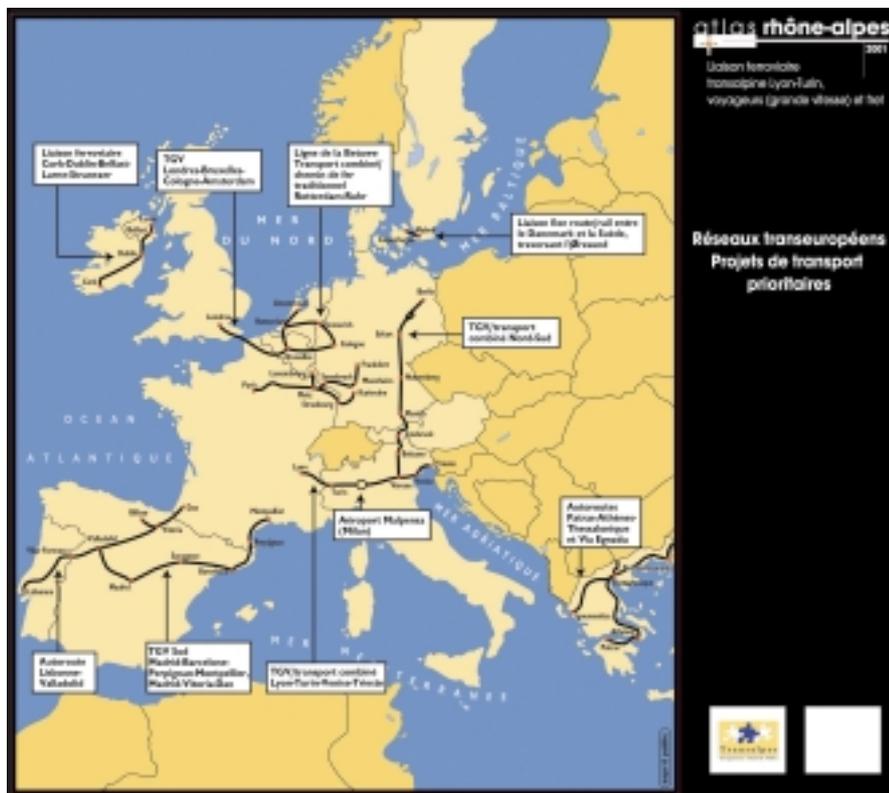
- qui valorise au mieux les différentes potentialités logistiques de la grande région lyonnaise et qui assure les meilleurs services à l'économie.
- qui positionne correctement la Région Rhône-Alpes sur les trafics Nord-Sud et Est-Ouest.
- qui propose une offre "ferroviaire" fondamentalement différente et donc attractive pour le monde de l'économie et significative pour un réel transfert modal.
- qui propose des solutions respectant l'environnement et localement acceptables.

Le Comité de la Transalpine demande donc que le débat sur le contournement ferroviaire Est de Lyon permette de répondre le plus précisément possible au problème de la connexion entre les itinéraires Nord-Sud et Ouest-Est.

Sur l'ensemble du projet Lyon-Turin, voyageurs et marchandises, les débats d'opportunité, les études préliminaires pour les itinéraires marchandises et les études préalables ou d'avant-projets sommaires ont déjà été réalisés et engagés.

Il importe donc, dans ce débat public, de ne pas créer une nouvelle confusion entre le projet de contournement, bien évidemment nécessaire, et le projet Lyon-Turin, qui a déjà fait l'objet des concertations réglementaires et qui a été acté par plusieurs décisions politiques dont celles de Turin le 29 janvier 2001 et de Périgueux en novembre 2001.

Rappelons également que le Lyon-Turin a été inscrit parmi les 14 projets prioritaires de l'Union Européenne en décembre 1994 à Essen, lors du sommet des Chefs d'Etat (avec 2010 comme horizon de mise en service).

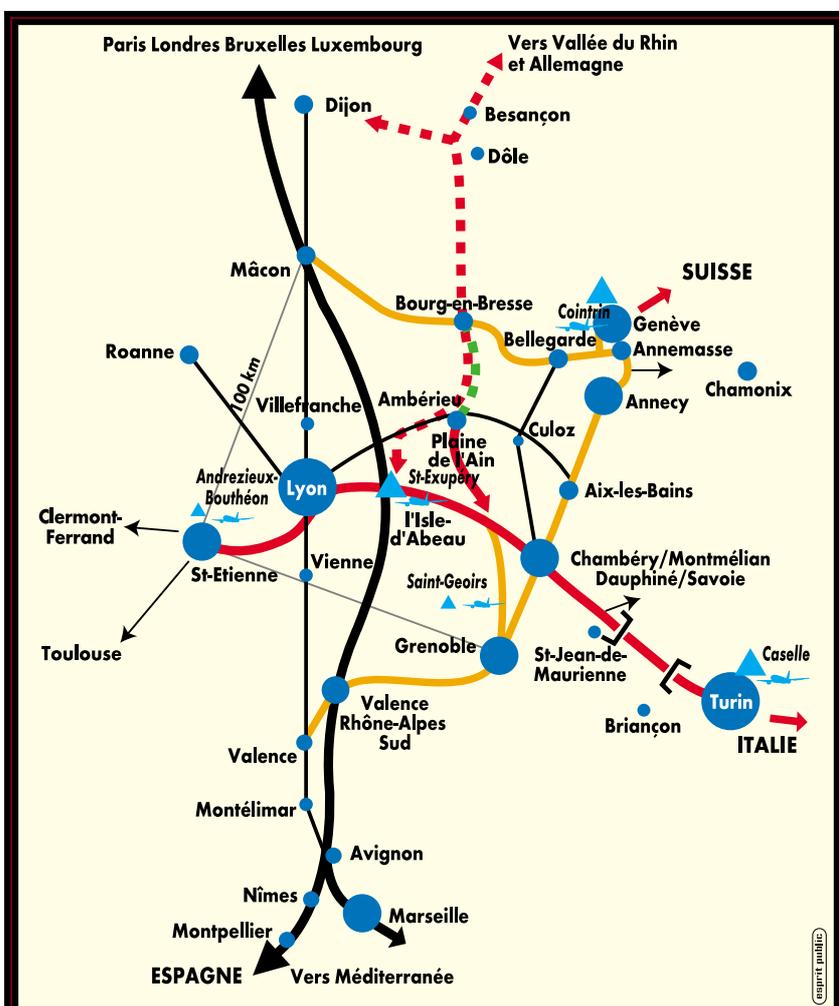


3. Priorité à la réalisation des travaux de la section internationale du Lyon-Turin :

Sur l'aspect des financements, beaucoup se posent la question de savoir comment financer dans les 10 prochaines années, un tel programme d'investissement ferroviaire.

Le Comité de la Transalpine met en garde sur le risque de dilution des responsabilités à l'occasion de ce débat public et notamment sur le discours formulé lors de certaines réunions par les responsables de Réseau Ferré de France. Ceux-ci ont naturellement tendance à proposer une programmation de financement, relativement centralisatrice, insistant sur la nécessité de compléter progressivement le réseau français du Nord au Sud, accessoirement de Lyon vers l'Est, puis une fois ce réseau réalisé, d'engager la partie internationale.

Cette partie de l'ouvrage est certes techniquement difficile et nécessite beaucoup d'innovation dans les montages opérationnels et de financement, notamment par la mobilisation de tous les acteurs publics et privés. Mais elle permet de répondre clairement et concrètement à la question de société qui est clairement et unanimement posée depuis l'accident du Mont Blanc : **"Comment permettre un développement soutenable des échanges intra européens, en respectant les objectifs de sécurité et d'environnement, particulièrement dans ce massif alpin qui constitue un patrimoine exceptionnel pour notre continent."**



Quelle crédibilité donner à la politique de rééquilibrage intermodal, si nous ne commençons pas par cette section internationale. Celle-ci est, en effet, la plus facile à réaliser, parce que :

- elle est politiquement décidée et précise dans l'horizon de mise en service : 2012.
- elle répond à une forte demande sociale, économique et environnementale.
- elle est étudiée.
- elle est réalisable selon un plan de financement collectif réaliste : 20 % pour l'Europe, 30 % par un financement rémunérable (concession ou apport) et 25 % pour chacun des deux Etats.

La pertinence et la nécessité du contournement ferroviaire Est de Lyon passe en effet par l'engagement des travaux et le respect des délais sur la section internationale de la Transalpine Lyon-Turin.

atlas rhône-alpes
2001
Liaison ferroviaire
transalpine Lyon-Turin,
voyageurs (grande vitesse) et fret

Un schéma commun
pour Rhône-Alpes
et ses voisins

- Projet Transalpine Lyon-Turin fret et marchandises
- TGV existant
- Lignes classiques accueillant également les rames TGV
- Aménagement de lignes existantes
- Projet TGV vallée du Rhin, vallée du Rhône

Pour prendre contact avec le " Comité pour le liaison européenne transalpine Lyon-Turin " :
www.transalpine.com - info@transalpine.com