

DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT

Monsieur Philippe MARZOLF
Président
CPDP
26 boulevard Saint-Roch
84000 AVIGNON

Contact : Bernard BARNEOUD
☎ 04 79 96 75 68
Fax 04 79 96 75 09
✉ bernard.barneoud@cg73.fr

Chambéry, le 13 JUIL. 2006

Nos réf. :BB/OV/2006/325

Monsieur le Président,

Vous m'avez sollicité par votre courrier du 2 juin dernier, pour une éventuelle contribution du Département de la Savoie au débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. En anticipation du lancement de ce débat public, j'ai eu l'occasion de vous informer, ainsi que le Préfet de Région, de la position de la Savoie. Je vous en redonne ci-dessous les grandes lignes.

L'examen attentif de ce sujet m'amène à attirer votre attention sur deux enjeux majeurs : le développement de services intermodaux, et la concrétisation d'une offre de transport européenne performante sur l'Arc Sud Européen. Ces deux enjeux sont en filigrane de chacun des chapitres ci-après.

1-/ Le report modal rail-route sur l'Arc Sud Européen

Il s'agit avant tout d'assurer une offre de service répondant aux attentes des utilisateurs. Dans le domaine du transport combiné rail-route, la constitution d'un réseau maillé d'autoroutes ferroviaires me paraît fondamental. Ce réseau devra irriguer la vallée du Rhône et l'arc languedocien, pour capter une part significative du trafic international avec l'Espagne : c'est l'un des objectifs de l'autoroute ferroviaire qui devrait être lancée en 2007 entre Luxembourg et Perpignan, mais qui nécessitera ensuite d'être largement confortée. Son interconnexion dans l'aire métropolitaine de l'agglomération lyonnaise avec une autoroute ferroviaire France-Italie permettra d'assurer une offre intermodale d'un fort potentiel, sur la partie française de l'Arc Sud Européen.

S'il est bien prévu que l'interconnexion entre la branche nord du contournement fret de Lyon et la liaison transalpine se réalisera dès la mise en service de cette dernière, la branche sud de ce contournement ne doit pas être oubliée. A terme, il s'agit bien de capter sur l'axe est-ouest Lyon-Turin, 40 % de trafic venant du sud, pour 60 % venant du nord.

./.

La mise en place (souhaitée par l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs économiques) d'une politique forte et urgente en faveur du report modal trouvera sa concrétisation dans les choix faits sur le nœud lyonnais : ces choix ne pourront cependant pas être en contradiction avec les autres territoires. Ainsi, le Département de la Savoie ne pourra accepter les décisions qui favoriseront un trafic fret sur l'axe Ambérieu – Culoz – Aix – Chambéry – Modane qui longe le Lac du Bourget.

Plus largement, la question de la tarification est au cœur de la définition d'une politique transport à l'horizon 2020. En raison du contexte du Grand Sud-Est, bordé notamment par les Alpes, les Pyrénées, la Méditerranée, je souhaite qu'une attention particulière soit portée à ce sujet qui relève d'un enjeu clairement européen, pour ne pas transformer les barrières naturelles en nouvelles barrières financières.

2-/ La liaison Lyon – Turin, projet de référence pour le Grand Sud-Est

Concernant la liaison transalpine Lyon-Turin, qui est inscrite parmi les priorités du CIADT du 18 décembre 2003, sa mise en service avant 2020 doit être confirmée. Ce projet est au cœur des enjeux franco-italiens de croissance économique, et son ambition est de développer des échanges européens durables : elle fait donc naturellement partie des grands projets de référence qui servent à la définition de la politique transport de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien. Aussi je considère comme un acquis majeur la décision conjointe des deux États français et italien de démarrer la phase de construction du tunnel de base en 2010. En revanche, un signal clair doit être donné par la France à ses partenaires, l'Europe et l'Italie, pour garantir dans le même temps la réalisation du grand itinéraire de fret depuis l'Est lyonnais, volet prioritaire du Lyon-Turin.


La capacité de cette liaison transalpine, et donc son attractivité, ne doit pas être sous-évaluée. L'engagement pris par la France et l'Italie, le 5 mai 2004, sert désormais de référence : outre la décision d'une politique forte de report modal, les deux États ont précisé leur ambition de créer rapidement un axe à haute capacité pour le fret. C'est ce que révèle le choix de réalisation simultanée des deux tubes du tunnel de base sous les Alpes. Je souhaite qu'aucune dégradation de cette ambition ne puisse être acceptée.

Par ailleurs le Département de la Savoie confirme l'importance de l'axe ferroviaire Valence – Montmélian et plus généralement de l'axe Sillon alpin, à la fois pour des trafics voyageurs et marchandises, régionaux et internationaux : sa mise à 2 voies et sa modernisation (électrification complète - modification du système de signalisation) demandent à être intégralement réalisées bien avant 2020.

En guise de conclusion, je souhaite aussi que soient largement prises en considération les évolutions et innovations technologiques, qui dans le domaine des transports, pourront demain modifier et conforter sensiblement l'offre d'infrastructure ou de service. Telles sont les réflexions qui me paraissent utiles de vous communiquer au stade actuel de définition d'une politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

 
Jean-Pierre VIAL