



# ADTC Savoie



## RÉUNION D'INFORMATION

PROJET LYON-TURIN EN CHARTREUSE



**Pourquoi l'ADTC Savoie défend ce projet  
depuis plus de 20 ans  
tel qu'il est prévu aujourd'hui**

**Pourquoi il est  
urgent et de grand intérêt général**

# Genese du projet

Début des années 80, lancement d'une réflexion sur le Lyon-Turin

*« Le projet a vu le jour dans les années 80, à une époque où tout le monde voulait son TGV. Il s'agit alors d'acheminer les skieurs à une grande gare Dauphiné-Savoie. »*

<https://www.grene38.fr/veille-environnementale/liaison-ferroviaire-a-grande-vitesse-lyon-turin/>

## Recours au Conseil d'Etat du CCLT en 2013

45. Le projet objet du décret du 23 août 2013 attaqué et soumis à enquête publique en 2012 est, à partir d'une base commune, substantiellement modifié par rapport à celui qui a fait l'objet du cahier des charges du 7 février 1994, et des décisions ministrielles du 7 février 1994 et 14 avril 1995, comme le montre le tableau ci-dessous :

Principales Caractéristiques du cahier des charges du 7/2/1994 et des décisions ministrielles visées au décret attaqué	Modifications substantielles du projet soumis à l'enquête publique du 16/01 au 19/03/2012.	Conséquences substantielles
Gare TGV Dauphiné Savoie	Disparition totale	Disparition du projet d'aménagement territorial et des conséquences socio-économiques de la Combe de Savoie. Eloignement des gares régionales Grenoble et Albertville. Disparition totale du concept de rayonnement à partir du pôle d'échange et de développement de Montmélian.
Tunnel de « Chartreuse » à un tube	Passage à deux tubes. Phasage pour passage à deux tubes.	Augmentation substantielle du coût de réalisation. Doublement du cubage de déblais à entreposer. Augmentation substantielle des surfaces affectées au stockage des déblais. Augmentation des délais de réalisation. Disparition de la fonction voyageurs dans

## Historique du projet 1995

Grande exposition de l'ADTC Savoie  
dans la galerie marchande de Chamnord

**ADTC Savoie**



**Pour**

- Un projet mixte voyageurs et marchandises
- Une localisation de la gare
  - non pas dans les champs à la sortie du tunnel sous Chartreuse
  - mais à la gare existante de Chambéry

# Rapport Brossier 1998

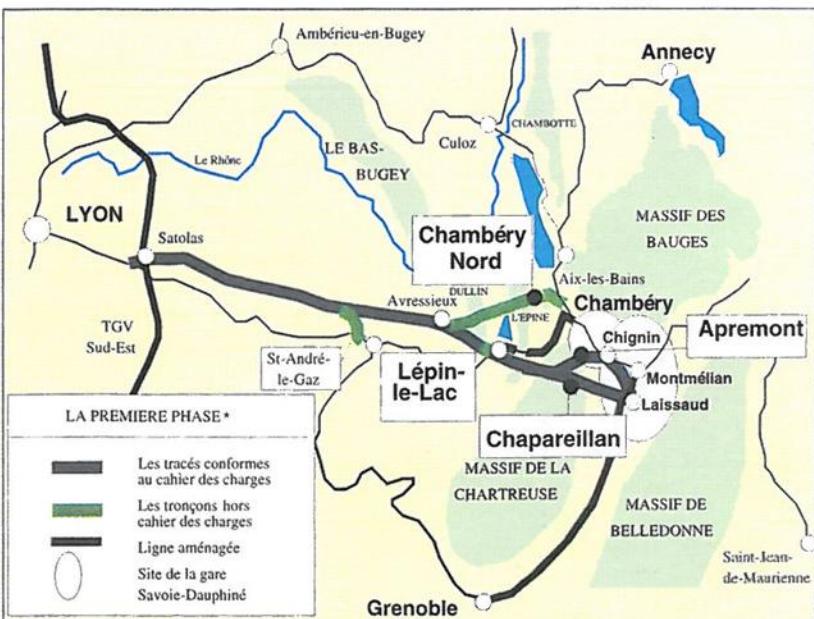
## Ingénieur Général des Pont & Chaussées

Pour les voyageurs : priorité à une LGV Lyon-Laissaud

### CARTES DES PROJETS FERROVIAIRES EN RÉGION RHÔNE-ALPES

(Extrait du document de la consultation lancée par la Préfecture de Région et le Conseil régional en octobre 1997 sur la liaison Lyon - Turin)

Le document ci-dessous, dit de première phase, concerne exclusivement le projet de ligne à grande vitesse entre Satolas et Montmélian. Il a l'intérêt de bien représenter les différentes options évoquées dans le rapport, notamment les différentes configurations imaginées autour de Chambéry.



\* voyageurs

Pour les marchandises : stop au Lyon Turin

On peut faire passer 12 200 PL / jour au tunnel routier du Fréjus et 4880 PL / jour au tunnel routier du Mont-Blanc, sans prévoir aucune mesure de sécurité

Les questions internationales et les traversées France-Italie 55

#### c) Problématique de l'autoroute ferroviaire franco-italienne

L'autoroute ferroviaire telle que proposée par la SNCF entre Ambérieu et Turin pose un problème sérieux aux prévisionnistes. En effet, il s'agit de répartir le trafic routier entre la route et l'autoroute ferroviaire. Les différentes études effectuées ont fait apparaître des évaluations très contrastées et seules des études lourdes, dites de « préférences révélées », permettraient de lever en partie le doute. Elles sont indispensables avant toute décision de réalisation d'infrastructure car les suppléments d'investissement pour réaliser les tunnels au gabarit nécessaire à l'autoroute ferroviaire entraînent des surcoûts très importants (15 à 20 %).

#### 2.1.10. Analyse de l'offre : capacités des passages actuels entre France et Italie

##### 2.1.10.1. LES TUNNELS ROUTIERS DU MONT-BLANC ET DU FRÉJUS

Le tunnel du Fréjus présente une largeur roulable de 9 m avec une pente maximale de 0,54 %.  
- côté français, par l'A43 de Montmélian jusqu'à Saint-Michel-de-Maurienne, de là au Freney par la RN6 majoritairement à 2 voies, enfin du Freney au tunnel par la RN566 avec 2 voies dans le sens montant et 1 voie dans le sens descendant ; à l'horizon 2002 l'autoroute A43 reliera le Freney à Montmélian de bout en bout :  
- côté italien, par l'autoroute A32 (Dora Riparia) de Turin jusqu'à Oulx ; de ce point au tunnel, A32 passe à 3 voies avec 2 voies dans le sens montant et 1 voie dans le sens descendant.

Les légiers sont supposées négligeables compte tenu de la prépondérance marquée du trafic PL et du rapport de un à dix environ entre les émissions NOx des VL et des PL). Conformément aux réglementations de l'UE sur la modernisation des moteurs, on suppose qu'à l'horizon 2010 les émissions d'un PL seront réduites de moitié.

En respectant les normes actuelles de pollution applicables aux tunnels, le trafic poids lourds maximal, dans les deux sens, est alors :

- pour le Fréjus de 6100 PL/jour aujourd'hui et de 12 200 PL/jour en 2010, soit 72 millions de tonnes à structure de trafic équivalente,
- pour le Mont-Blanc, de 2 440 PL/jour actuellement et de 4880 PL/jour à l'horizon 2010, soit 30 millions de tonnes à structure de trafic équivalente.

Il s'agit là de capacités maximales théoriques qui ne pourront être permanentes en raison de la saisonnalité et des considérations de protection de l'environnement. Il convient donc d'opérer un abattement d'au moins un tiers sur ces chiffres, ce qui conduit à des capacités nominales respectives de :

- 48 millions de tonnes pour le Fréjus,
- 20 millions de tonnes pour le Mont-Blanc.

Les volumes de trafic actuels sont, rappelons-le :

- pour le Fréjus, de 2100 PL/jour, soit 12,4 millions de tonnes en 1996 ;
- pour le Mont-Blanc, de 2000 PL/jour, soit 12,6 millions de tonnes en 1996.

Les deux tunnels ne sont donc pas saturés actuellement. Dans l'hypothèse la plus haute de trafic pour 2010, les deux tunnels ne seront pas saturés non plus et disposent même d'une réserve de capacité assez large, voire très large pour le Fréjus.

**1999 Tragédie dans le tunnel routier du Mont-Blanc**  
**Incendie 39 morts**  
**Tunnel inaccessible aux pompiers pendant 3 jours**

**Aucune galerie de secours**

**Pas de limitation du trafic  
pour le respect des  
distances de sécurité**

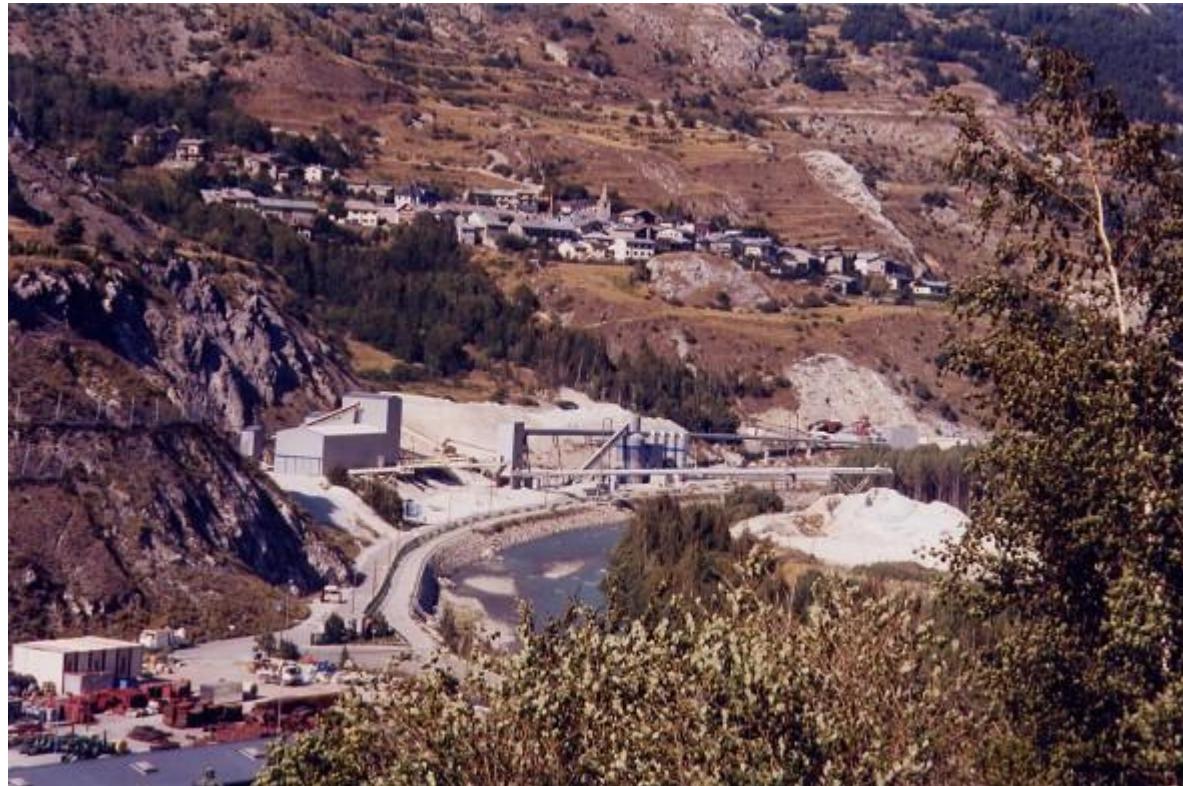
**Trop de poids-lourd**



# Limitation de trafic et mesure de sécurité désormais dans **tous** les tunnels routiers et ferroviaires de **plus d'un km de long.**

- 4000 poids lourds par jour aujourd’hui dans le tunnel routier du Fréjus
  - Rétention des poids-lourds sur l’aire de Rieu
  - Bouchons réguliers à l’entrée du tunnel jusqu’à Modane
- Mesures encore plus drastiques dans le tunnel routier du Mont-Blanc
- Interdiction du trafic PL de transit dans le tunnel de l’Epine
- Limitation à environ 50 trains de marchandises par jour dans le tunnel ferroviaire du Montcenis

**2002**  
**Lancement des descenderies du Lyon-Turin en  
Maurienne**



# 2003 : Nouveau rapport des hauts fonctionnaires parisiens



Inspection générale  
des Finances

N°2002-M-026-01

Conseil général  
des Ponts et Chaussées

N°2002-0190-01

## RAPPORT D'AUDIT

sur

### LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Etabli par

Patrice MOURA  
Ingénieur divisionnaire des Travaux publics de l'Etat,  
chargé de mission à la direction de la Prévision

Jean-Didier BLANCHET  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Marc PANNIER  
Inspecteur des Finances

Jean-Noël CHAPULUT  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Jean-Philippe de SAINT MARTIN  
Inspecteur des Finances

Jacques DEMOULIN  
Chargé de mission au Conseil général des Ponts et  
Chaussées

Julien SENEZE  
Inspecteur des Finances

Pierre MONADIER  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Jean-Marc MOULINIER  
Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

Hubert PEIGNE

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Laurent QUELIN

Ingénieur des Ponts et Chausées

Sous la supervision de

Henri GUILLAUME  
Inspecteur général des Finances

Christian de FENOYL  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

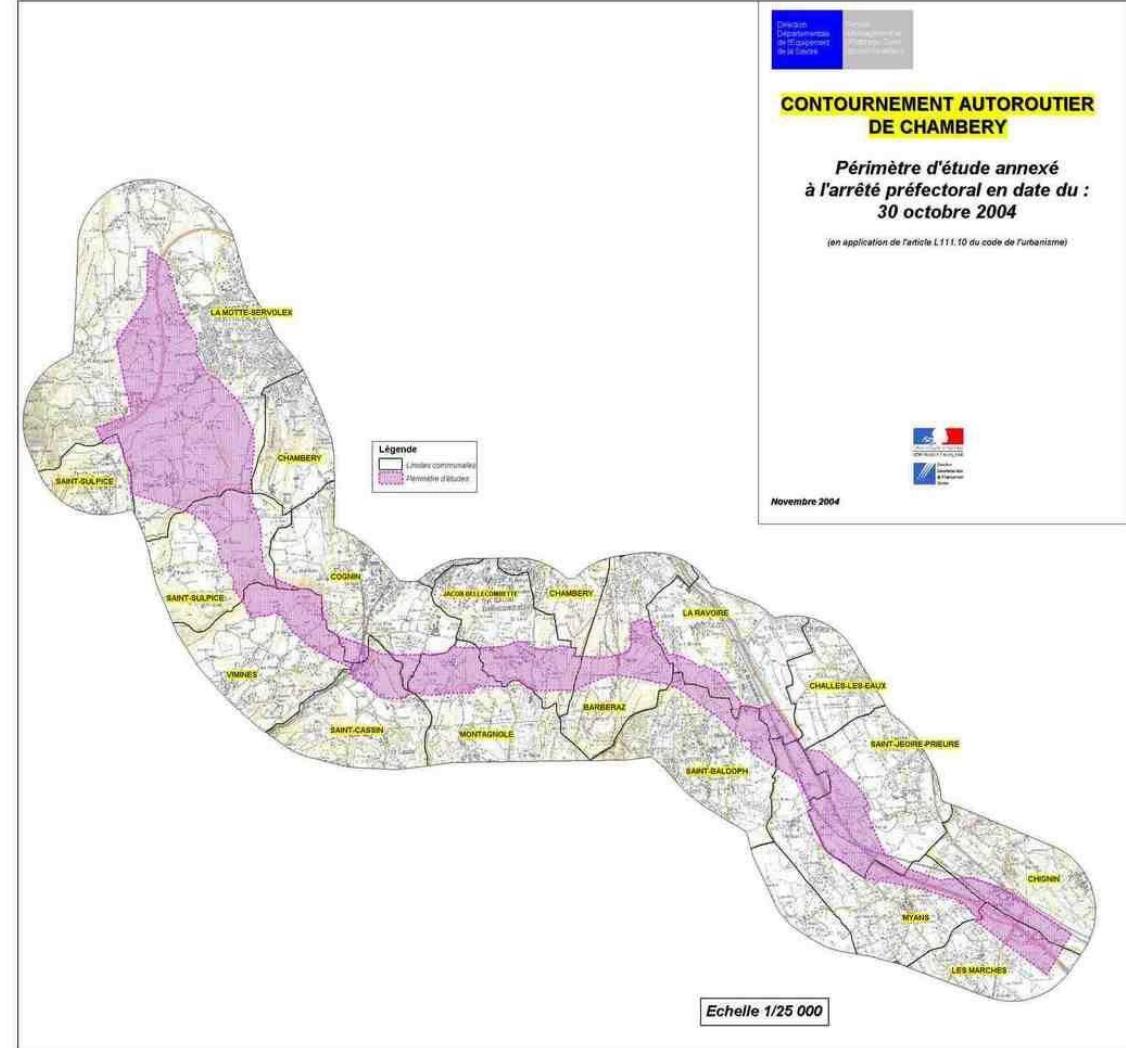
Noël de SAINT PULGENT  
Inspecteur général des Finances

Claude GRESSIER  
Président de la 4<sup>me</sup> section du Conseil général des Ponts et  
Chaussées

Bernard SELIGMANN  
Inspecteur général des Transports et des Travaux publics

- Préconise à nouveau de mettre en pause le Lyon-Turin
- L'urgence pour eux est de réaliser
  - les contournements autoroutiers de Lyon, Grenoble et Chambéry, de prolonger l'autoroute A48 de Bourgoin à Ambérieu, de prolonger l'A51 jusqu'à Sisteron, etc.

# 2004 Lancement du projet de Contournement Autoroutier de Chambéry



# En Suisse, les hauts-fonctionnaires donnent la priorité au ferroviaire et aux grands tunnels de base

## Quels transports durables pour franchir les Alpes en 2020 ?

Chambéry, le 13 octobre 2005



Les actes du colloque



RhôneAlpes Région



### 2 - LA POLITIQUE DE TRANSFERT SUISSE

■ **Kurt Moll, chef de la section Transports et Marchandises de l'Office fédéral des Transports, Suisse.**

*Le transfert du trafic marchandises transalpin de la route au rail est un des objectifs centraux de la politique des transports suisse. Depuis 1994, le mandat du transfert est d'ailleurs inscrit dans la Constitution : « la zone alpine doit être protégée des influences négatives du trafic de transit ». La Constitution établit également que le trafic transalpin des marchandises doit passer par le rail d'une frontière à l'autre. L'objectif est clairement défini par la loi: au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg, soit en 2009, le nombre maximal de courses de poids lourds à travers les Alpes ne devra pas dépasser les 650 000/an.*

Page 28 sur 42

Actes du colloque « Quels transports durables pour franchir les Alpes en 2020 ? »  
CHAMBERY, 13 OCTOBRE 2005

### Instruments et mesures de la politique de transfert suisse

La politique de transfert suisse prend appui sur trois instruments principaux: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ; la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (notamment NLFA) avec l'ouverture de 2 tunnels de base (Loetschberg et Gothard en 2007 et 2017) et l'amélioration des raccordements au Nord et au Sud ; la libéralisation du marché du trafic marchandises par rail dans le cadre de la réforme des chemins de fer. « L'accroissement de la concurrence nous semble en effet être la seule manière d'utiliser tout le potentiel des anciennes lignes de chemin de fer et d'inciter les entreprises ferroviaires à s'installer dans cette niche ». En compléments de ces instruments, un train de mesures d'accompagnement routières et ferroviaires est mis en œuvre : accroissement du contrôle du trafic routier, abaissement du prix du sillon pour tout le trafic marchandises ferroviaire, subvention à la construction de voies de raccordement et de terminaux, commande par l'Etat de trains en trafic combiné, etc. Au total, la Suisse consacre environ 250 millions d'euros par an à ces mesures d'accompagnement.



# Cour des Comptes en 2012

## Demande de prendre exemple sur la Slovénie et le Hongrie

*Le Premier président*

Paris, le — 1 AOUT 2012

64174

à

Monsieur Jean-Marc AYRAULT  
Premier ministre

Objet : référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

À la suite du contrôle du projet de liaison Lyon-Turin ferroviaire (LTF), la Cour des comptes a souhaité, en application de l'article R. 135-1 du code des juridictions financières, porter à votre connaissance les observations ci-après développées.

### 1. Un projet très ambitieux

Le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin s'inscrit dans l'axe prioritaire n° 6 du réseau transeuropéen des transports. Confié à la société Lyon-Turin ferroviaire, il en concentre les projets d'investissement les plus coûteux en raison du franchissement des Alpes et des Préalpes françaises.

Le choix technique a été retenu de réaliser un tunnel de base de très grande longueur, alors que sur d'autres tronçons, d'autres États (Slovénie, Hongrie) ont opté, pour des raisons financières, pour une modernisation progressive des lignes existantes.

Il apparaît que d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie.

**A la différence des Hauts-Fonctionnaires Parisiens, l'ACAC 73, l'ADTC Savoie, la FNAUT, la CGT et de nombreux élus demandent à suivre l'exemple Suisse.**

## **Ne pas faire de la Savoie le couloir à camions des Alpes**

**En 2014, après 10 ans de bataille, l'ACAC73 a obtenu l'abandon du projet de Contournement Autoroutier de Chambéry**

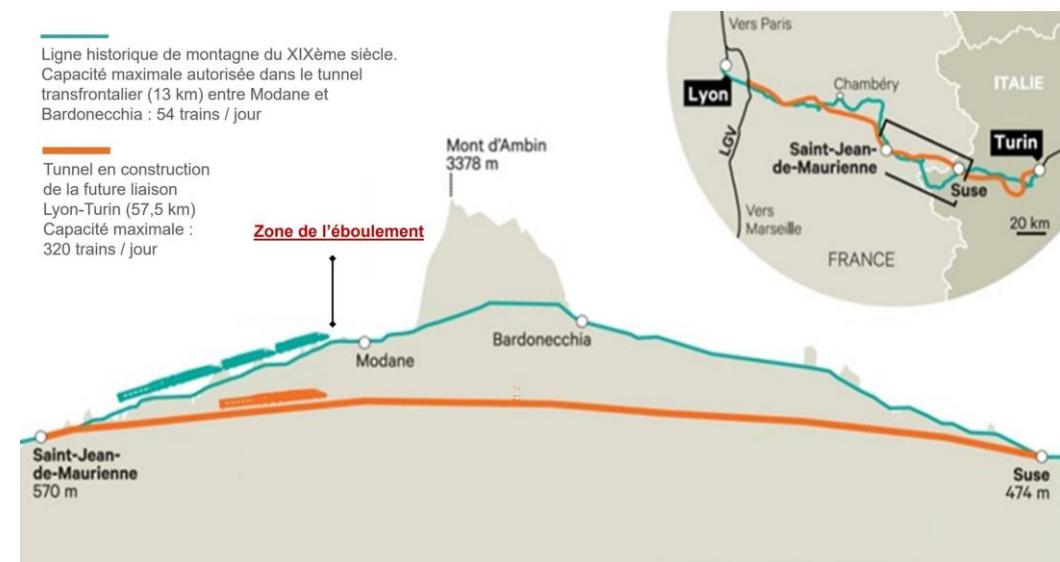
**Poursuite des engagements au sein de l'ADTC Savoie et de la FNAUT pour une mobilité plus durable aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises**

- **Réalisation du Lyon-Turin**
- **Redevance poids-lourds**
- **Pour un réseau de transports en commun unique entre Aix les Bains, Chambéry et Montmélian**
- **Développement des TER**
- **Soutien au projet de RER Savoyard**
  
- **Participations**
  - Comité des partenaires de Grand Chambéry, de Cœur de Savoie et de la Région
  - COmité MOBilité de la Région et de la SNCF, Comité Technique de la Région et de la SNCF
  - Comité pour la Transalpine
  - Observatoire de la saturation ferroviaire des accès alpins
  - Ambition France Transport



# Intérêt du tunnel de base en Maurienne

- Pente limitée
  - ne nécessite plus de limiter la taille des trains et de rajouter des locomotives pour monter les pentes en Maurienne et dans le Val de Suse
- Gabarit européen P400
  - La ligne existante et le tunnel historique du MontCenis sont au gabarit GB1 : impossible de charger des remorques de poids-lourds sur des wagons standards
- Sécurité
  - double tube avec des galeries de secours tous les 300 mètres
  - Pas de risque de chute de rochers



# Intérêt de la nouvelle ligne d'accès et du Contournement Ferroviaire de Lyon

- Libérer des sillons pour les TER, TGV et pour les projets de RER (SERM)
- La ligne existante en Savoie n'est pas au gabarit européen P400
- Revenir au siècle dernier n'est pas la solution
  - Il y avait deux à trois moins de TER et de TGV dans Chambéry
  - Danger de la ligne existante pour le lac du Bourget
  - Les milliers de riverains immédiats n'accepteront jamais la saturation jour et nuit de la ligne existante dans Chambéry, Aix les Bains, etc.



# Merci pour votre écoute

# ADTC Savoie



- Questions / Réponses

## Mes coordonnées

[Jerome.rebourg@adtc-savoie.fr](mailto:Jerome.rebourg@adtc-savoie.fr)

<https://adtc-savoie.fr>