

Conseil communautaire du 14 décembre 2017

projet n°53

objet *RD - Position de l'agglomération sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin*

rédacteur *service administration générale*

Xavier Dullin, président, rappelle que Chambéry métropole - Cœur des Bauges est concernée à plusieurs titres par la liaison ferroviaire Lyon-Turin : l'agglomération sera située sur un axe européen de transport de premier plan, les répercussions sur les transports internationaux de marchandises en transit à travers l'agglomération seront majeures et l'insertion d'une infrastructure d'une telle ampleur sur le territoire contribuera durablement à sa structuration.

A l'heure où le Conseil d'orientation des infrastructures, installé par la ministre des transports, va soumettre ses recommandations au Gouvernement qui serviront de base à la loi d'orientation sur les mobilités prévues pour le 1^{er} trimestre 2018, l'agglomération de Chambéry affirme que la liaison ferroviaire européenne Lyon-Turin est un moteur d'envergure nationale pour la croissance, l'emploi et la compétitivité de nos entreprises.

Lors du 34^e sommet franco-italien qui s'est tenu à Lyon le 27 septembre dernier, les deux États ont officiellement réaffirmé leur engagement à la réalisation de la liaison ferroviaire du Lyon-Turin et de son tunnel transfrontalier.

Dans le prolongement de ses prédécesseurs, le Président de la République Emmanuel Macron a été particulièrement clair en soulignant : « des engagements ont été pris, des financements communautaires ont été décidés, nous devons là-dessus être clair sur le tunnel de base ; et je veux ici réaffirmer notre engagement » et en rappelant le sens et l'ambition de cette liaison : « dans la stratégie que l'Italie et la France auront à conduire, il faudra développer sur le plan économique cet axe ».

Il est vrai qu'avec ses 57,5 km et un coût estimé à 8,6 MD€ supporté à 75 % par l'Union européenne et l'Italie, alors que l'ouvrage engagé se situe physiquement pour sa plus grande part sur le territoire national, le tunnel transfrontalier constitue la clé de voûte du projet Lyon-Turin.

Décidé en 1994 au Conseil européen d'Essen comme faisant partie des grandes infrastructures prioritaires du sud de l'Europe, le Lyon-Turin ne fait que confirmer cette ambition au moment où « la route de la soie » s'inscrit concrètement dans le paysage européen.

Malheureusement, avec un trafic de marchandises à nouveau en progression en 2016, qui aura atteint 40 millions de tonnes entre la France et l'Italie, au même niveau que celui de la Suisse avec l'Italie, la Suisse aura, malgré cette augmentation du trafic, continué à diminuer le nombre de poids lourds qui sera passé en dessous de 1 million, alors que côté français, le trafic de poids lourds continue à progresser pour s'approcher des 3 millions de véhicules.

Il est rappelé également que parmi nos voisins européens, l'Italie est le seul pays avec lequel nous ne disposons pas d'une infrastructure ferrée moderne, adaptée aux transports et aux échanges du XXI^{ème} siècle.

Un transfert massif du transport de marchandises des poids lourds sur le rail est la seule condition permettant de répondre aux légitimes préoccupations des populations savoyardes des vallées de l'Arve, de la Maurienne, des riverains du lac du Bourget et des agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry.

De plus, du fait de la construction d'un deuxième tube routier au tunnel du Fréjus et de la démarche de classement du mont Blanc au patrimoine mondial de l'UNESCO, le risque est réel de constituer un véritable appel à camions sur la voie rapide urbaine de Chambéry, qui en supporte déjà plus de 2 millions par an, sans compter sa nécessaire sécurisation et la préservation de la qualité de l'air.

La réussite du Lyon-Turin nécessite la prise en compte de l'ensemble des volets composant le projet.

La réalisation du contournement de Lyon (CFAL) est indispensable à la liaison ferroviaire marchandise de l'axe nord/sud et de sa liaison est avec le Lyon-Turin.

La particularité des accès français dont les dimensions économiques et écologiques se conjuguent avec la sensibilité du territoire concerné. Cela oblige à prendre en compte une nécessaire protection du lac du Bourget, premier lac naturel de France et des agglomérations d'Aix-les-Bains et Chambéry où résident presque 50 % de la population du département.

La nécessité de transférer le trafic poids lourds de la route sur le rail impose de privilégier la section ferroviaire marchandises sous Chartreuse, itinéraire dédié essentiellement au fret. La possible mixité de cet axe (pour des transports internationaux, nationaux voire régionaux de voyageurs) doit absolument être retenue, en sachant que l'infrastructure de cette section devrait pouvoir bénéficier de l'aide financière de l'Union européenne, comme partie intégrante des accès au tunnel transfrontalier.

Encore convient-il que l'expérimentation engagée avec l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) soit poursuivie et amplifiée pour atteindre un service à la hauteur de l'ambition du Lyon-Turin, qui est d'assurer le transfert d'un million de poids lourds de la route sur le rail, à l'instar de nos voisins européens.

Or force est de constater, que l'appel d'offres en cours qui est très loin de répondre à l'ambition économique et industrielle du projet final a été engagé par des accords franco-italiens de 2009 et n'a toujours pas abouti à ce jour.

La restructuration qui doit s'opérer sur les transports internationaux modifiera substantiellement les itinéraires des transports de marchandises dangereuses. Or les choix d'infrastructures et de services ferroviaires devront impérativement écarter les solutions qui durablement impacteront les traversées d'agglomérations et de sites sensibles, au profit d'itinéraires parfaitement sécurisés.

Il est proposé au Conseil communautaire :

Article 1 : d'approuver la priorité fret du Lyon-Turin par la réalisation de l'itinéraire par Chartreuse, qui constitue le premier aménagement d'envergure à programmer et à réaliser sans tarder, pour structurer dans son accès en Savoie l'itinéraire fret international à créer concomitamment à la mise en service du tunnel de base transfrontalier,

Article 2 : de rappeler la nécessité de satisfaire aux questions de dessertes voyageurs y compris à l'échelle régionale, dont la desserte de Chambéry, grâce aux mixités d'usage des infrastructures pour l'accès au tunnel de base,

Article 3 : d'insister sur la nécessité d'engager les travaux du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,

Article 4 : de rejeter toute solution qui augmenterait durablement le trafic ferroviaire fret et de marchandises dangereuses à travers l'agglomération, comme une 3^e voie ferrée entre Chambéry et Montmélian, tant que la construction du tunnel sous Chartreuse n'est pas réellement engagée,

Article 5 : de demander avec insistance que l'Etat arrête le choix de l'opérateur de l'autoroute ferroviaire alpine, avec la localisation d'une plateforme de chargement dans l'est lyonnais, pour initier sans attendre la mise en service du Lyon-Turin, une politique ambitieuse de développement du report modal à travers les Alpes,

Article 6 : de demander à l'Etat de prendre toutes les mesures utiles pour désaturer les axes routiers qu'il gère, en agissant sur le report modal des poids lourds en transit, pour agir vigoureusement en faveur de la sécurité des grands axes routiers, et pour améliorer la qualité de l'air, répondant aux exigences de protection de la santé des habitants,

Article 7 : d'autoriser le président à faire la promotion de la présente délibération aux autorités compétentes.