

Paris, le 3 décembre 2021

M. Pascal Mailhos
Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Préfecture du Rhône
69419 Lyon Cedex 03

Monsieur le Préfet de Région,

Vous assurez la présidence du comité de pilotage qui suit le programme d'études sur la liaison Lyon-Turin. Dans ce cadre, vous nous avez associé à vos réflexions lors d'une réunion avec vos représentants et ceux de SNCF Réseau, réunion qui s'est tenue le 18 novembre et dont nous vous remercions. Nous voudrions par ce courrier vous préciser nos avis et nos propositions.

Des aménagements lourds des lignes existantes inadaptés

Vos services travaillent sur les aménagements lourds des lignes existantes que ce soit la ligne par Aix-les-Bains et celle par Saint-André-le Gaz, en attendant la réalisation de la ligne nouvelle. Ce scénario nous apparaît inadapté.

Dans ce scénario, le développement du trafic fret espéré par la mise en service du tunnel transfrontalier serait handicapé par la difficulté de tracer des sillons fret dans des secteurs déjà bien chargés avec les relations TER et on connaît l'importance qu'apportent les chargeurs à obtenir des sillons de qualité répondant à leur besoin. Mais surtout le développement du trafic fret serait un frein à la mise en place de RER ou Services Express Métropolitains autour de Chambéry ou Grenoble alors que les collectivités locales étudient à juste raison leur mise en place.

Mais c'est du point de vue planning que ce scénario nous apparaît illusoire. Lancer des travaux impose un ensemble de procédures comme les phases de concertation, d'enquête publiques avec toutes les études que cela nécessite, puis des interventions sur des lignes exploitées qui sont délicates ou nécessitent des fermetures de lignes pénalisant le trafic fret et voyageurs. Ces aménagements auraient les plus grandes difficultés à être opérationnels pour la mise en service du tunnel transfrontalier.

Si on prend l'exemple d'intervention sur la ligne Saint-André-le Gaz – Chambéry, les aménagements lourds imposeraient une fermeture de ligne perturbant fortement le trafic voyageur et le renvoyant sur la ligne d'Aix-les-Bains elle-même en travaux. Malgré des aménagements, cette ligne resterait limitée à 90 km/h en raison de son tracé sinueux ce qui ne procurerait pas de saut d'attractivité aux relations TER ou TGV. Et un renforcement du trafic sur cette ligne serait une source de perturbation de la ligne Lyon-Grenoble en tronc commun entre La-Tour-du-Pin et Saint-André-le Gaz, qui est déjà une zone d'exploitation délicate.

Ces aménagements des lignes existantes ne devraient pas obtenir de participation financière de l'Union européenne rendant encore plus difficile leur réalisation.

C'est pourquoi, de notre point de vue, la réalisation de la ligne nouvelle s'impose comme la seule solution efficace.

Le phasage de la ligne nouvelle

La FNAUT voudrait souligner la double fonction de cette ligne nouvelle avec une composante fret et une composante voyageurs.

La composante fret doit offrir de bons sillons aux chargeurs, condition nécessaire à la réussite du projet du tunnel transfrontaliers mais aussi pour permettre le développement du trafic voyageur en évitant d'engorger les lignes existantes et les nœuds ferroviaires de Chambéry, Grenoble ou Lyon (trafic fret venant du sud que le tunnel espère capter).

Cette composante fret doit être renforcée par la création de plateformes de chargement des poids lourds implantées au plus près de l'agglomération Lyonnaise pour attirer le maximum de trafic.

La composante voyageurs est, bien sûr, essentielle pour la FNAUT. Elle procurera un saut qualitatif inédit pour les relations TER intercités avec des gains de temps rendant les relations ferroviaires régionales concurrentielles avec l'autoroute. Cela sera aussi le cas avec les TGV pour les relations nationales et internationales, qui sont en concurrence avec l'avion. Faut-il rappeler que le report modal des voyageurs est aussi important que celui du fret en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre ?

Pour la FNAUT, le phasage doit comporter en première étape le scénario MIXTE (tunnel de Dullin-l'Épine) et le scénario DOMINANTE FRET (tunnel de Chartreuse).

Le scénario MIXTE doit permettre à la Région de s'engager sur un financement, comme le Vice-Président de la Région AURA l'a indiqué lors du comité de mobilité qui s'est tenu à Chambéry le 22 novembre. Sans la réalisation de ce scénario, le projet n'aurait aucun effet sur la desserte voyageurs, les aménagements de la ligne de Saint-André-le Gaz n'apportant aucun gain qualitatif, laissant le trafic routier se développer et imposant à terme la poursuite de nouveaux aménagements autoroutiers.

La réalisation du tunnel de Chartreuse est un complément indispensable. Malgré ses conditions de sécurité particulières et son débit limité par la voie unique et le raccordement de Montmélian, il se présente comme la seule solution, dans un premier temps, pour absorber le trafic fret qui ne pourra pas passer uniquement par Chambéry et donnera plus de facilités pour tracer des sillons fret attractifs.

La ligne nouvelle a été déclarée d'utilité publique en 2013. L'union européenne a indiqué sa volonté de participer à un financement allant jusqu'à 50 %. La volonté de la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre nécessite les reports modaux aussi pour bien le fret que pour les voyageurs.

Pour la FNAUT, la décision de réalisation doit être prise au plus haut niveau de l'État dès maintenant pour que cette ligne soit opérationnelle au plus près de l'échéance de mise en service du tunnel transfrontalier.

Des aménagements complémentaires

La FNAUT a noté avec satisfaction que les études préparatoires à l'enquête publique pour la mise à 4 voies du tronçon Saint-Fons-Grenay et l'aménagement du raccordement de Saint-Fons, pour le trafic fret venant du sud, font partie du programme concernant le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Il conviendrait d'accélérer ce projet qui est complémentaire de la ligne nouvelle.

Le projet de contournement fret Lyonnais Nord (CFAL), qui a été déclaré d'utilité publique en 2012 nécessite un premier engagement pour donner toute sa cohérence au projet Lyon-Turin, indépendamment de sa justification pour désaturer le Nœud Ferroviaire Lyonnais et y développer l'équivalent d'un RER (Services Express Métropolitains).

La recherche de nouveaux financements

Même si l'Union européenne devrait apporter une part importante des financements, des financements nationaux sont à rechercher. Pour la FNAUT les pistes de l'Eurovignette, comme le propose le rapport DESTOT-BOUVARD, ou l'Eurovignette Poids lourds qui vient d'être actualisée par le Parlement européen et les États membres, nous apparaissent insuffisamment travaillées. La création d'une société de projet, aujourd'hui possible par la loi LOM pourrait se révéler une très bonne solution qui ne semble pas explorée aujourd'hui.

Nous avons apprécié d'avoir échangé avec vos services et nous souhaiteront rester informé des évolutions de ce dossier en recevant les éléments d'information transmis en COPIL.

Espérant pouvoir ainsi contribuer à vos réflexions, nous prions d'agréer, Monsieur le Préfet de Région, l'assurance de notre considération distinguée.



Bruno Gazeau
Président de la FNAUT