

Grenoble, le 18 mars 2012



Avis de l'ADTC-Grenoble sur le projet de liaison ferroviaire Lyon - Turin

L'ADTC, fondée en 1974, est une association d'usagers militants d'un millier d'adhérents, dont l'objet est le développement des transports en commun, du vélo et de la marche à pied. Le périmètre d'action de l'ADTC est la région grenobloise.

Contribution de l'ADTC Grenoble à l'enquête publique relative à la liaison ferroviaire Lyon – Turin, itinéraire d'accès au tunnel franco-italien

Le projet de LGV Lyon - Turin est un projet mixte (fret/voyageurs). Comme représentant des usagers du transport ferroviaire, l'ADTC Grenoble porte un avis principalement sur le trafic des voyageurs.

L'ADTC note que les voyageurs de la région grenobloise sont relativement peu impactés dans leurs déplacements quotidiens par ce projet. Toutefois, elle note les améliorations engendrées par la réalisation de la première phase :

- un gain de temps d'environ 10 minutes sur les TGV Paris – Grenoble
- un gain de temps d'environ 30 minutes sur les TGV Paris – Chambéry
- la ligne Grenoble - Lyon est déchargée des TGV Paris – Chambéry et Paris – Annecy.
- la section St Quentin Fallavier - Bourgoin est déchargée des TGV Paris – Grenoble

La séparation des axes de circulation des TGV et des TER devrait améliorer la régularité des TER sur les « lignes sensibles » de l'Y Lyon – Chambéry / Grenoble, en complément des actions indispensables menées à plus court terme.

Si ce projet se réalise, l'ADTC Grenoble demande que les points suivants soient intégrés :

- **Raccordement à Montmélian**

Nous notons avec satisfaction en page 25 du document « Résumé non technique », la réalisation programmée dans l'étape 1 :

- *La modification de la géométrie de raccordement Grenoble-Modane et sa mise à double voie avec un relèvement de la vitesse à 60km/h.*
- *La création d'un croisement dénivelé sur l'itinéraire Chambéry-Grenoble par la construction d'un saut de mouton (en terrier, par dessous) permettant le franchissement des voies de la ligne Culoz-Modane*

Ce point nous paraît indispensable. Outre le fait qu'il facilite la circulation des TER entre Chambéry et Grenoble, il permettra, avec le raccordement LGV prévu dans les travaux du Sillon Alpin Sud à Valence TGV en 2013, les relations directes entre l'Europe du Sud Est (grand quart Sud-Est de la France, Espagne) et l'Italie.

Les enjeux sont à la fois économiques et touristiques.

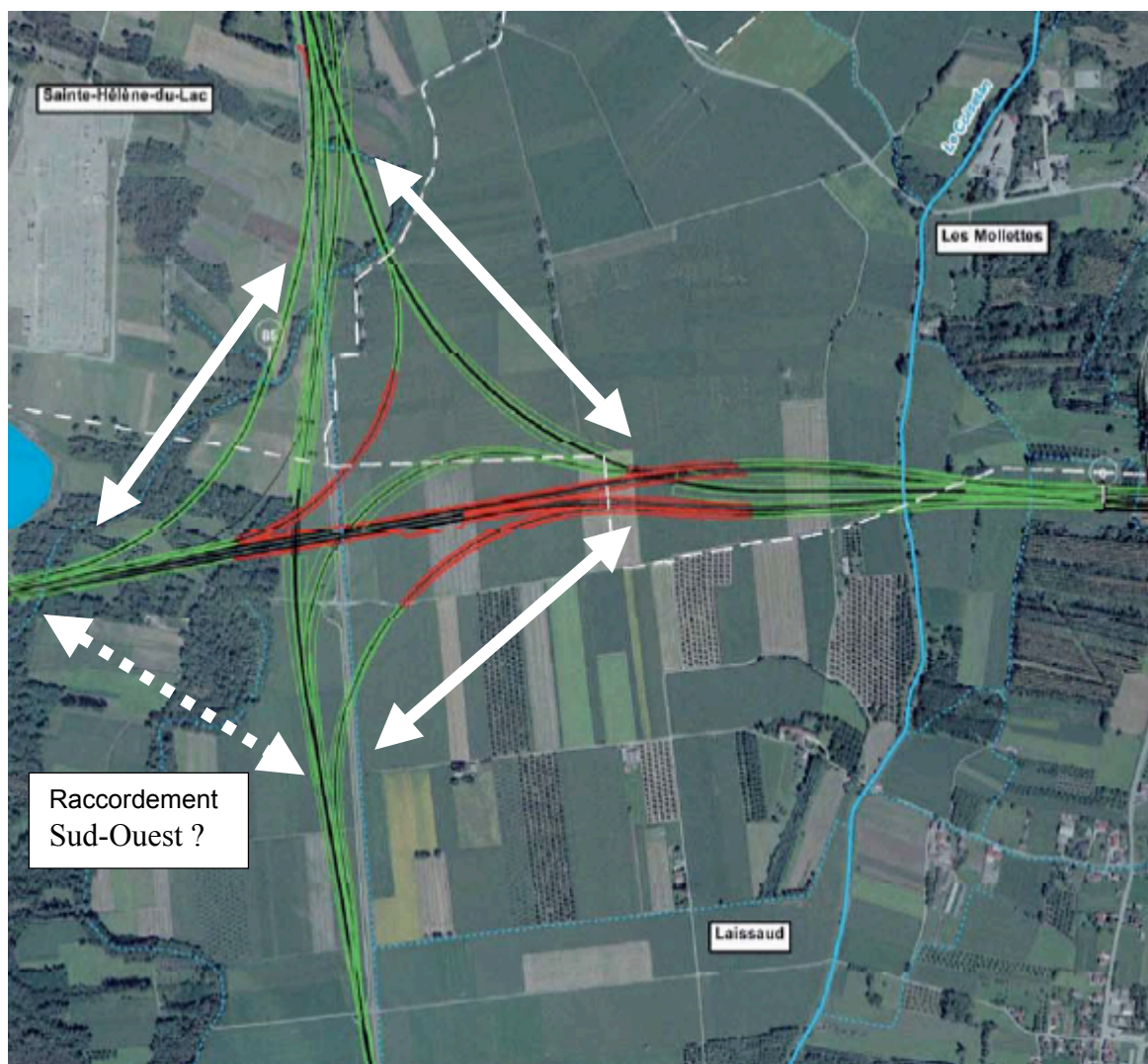
Sa réalisation doit être **prioritairement inscrite** dans le calendrier

- **Raccordement Grenoble - Lyon - combe de Savoie, nœud ferroviaire de Laissaud**

Dans la pièce B « Plan de situation, plan général des travaux » en page 35 et dans la pièce C « Notice Explicative » pages 162 à 165 :

Nous notons les raccordements entre les branches du Sillon Alpin (Grenoble – Chambéry) et la LGV dans toutes les directions, sauf entre Grenoble et Lyon (quart Sud-Ouest).

Cette branche nous paraît indispensable, pour autoriser un itinéraire complémentaire entre Lyon et Grenoble, qui se révélera non seulement très utile en cas d’incident, mais qui permettra de délester les lignes saturées au Nord de Grenoble.



- **Réalisation des projets concomitants CFAL et NFL**

A notre sens, le projet Lyon - Turin doit impérativement **se faire simultanément** avec les autres projets ferroviaires de la région lyonnaise (CFAL = Contournement Ferroviaire de l’Agglomération Lyonnaise et NFL = Nœud Ferroviaire Lyonnais), afin d’optimiser les flux des transports de marchandises , de détendre la traversée de l’agglomération lyonnaise et soulager la gare de Lyon Part-Dieu.

- **Report modal du transport de marchandises**

Au vu de la part modale actuelle du fret ferroviaire et de son évolution au cours des dernières années en France, il nous paraît nécessaire d'accompagner ce projet de mesures incitatives et volontaristes fortes (*fiscales, tarifaires, réglementaires*) pour favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers le rail.

Pour cela, les autorités peuvent s'inspirer du modèle Suisse.

Les bénéfices escomptés pour la collectivité ne sont pas qu'environnementaux : les liaisons ferroviaires apportent de surcroît une meilleure sécurité d'acheminement que le transport routier en termes d'accidentologie.

- **Phasage du projet**

Le projet prévoit en première phase la réalisation d'une ligne mixte Grenay-Chambéry via le tunnel de Dullin-L'Epine puis, dans une deuxième phase (pas avant 2025), la réalisation d'une ligne Fret entre Avressieux et le tunnel de base Franco-Italien via les tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon.

Au vu de la saturation actuelle du noeud ferroviaire de Chambéry, ce phasage risque de ne pas permettre un développement important du fret ferroviaire, l'ADTC demande que soit étudié un changement de phasage, notamment que le tunnel de Chartreuse dédié au fret soit réalisé prioritairement.

- **Montage financier**

Au vu du désengagement de certaines collectivités locales, l'ADTC émet des réserves sur le caractère réaliste du montage financier de cette opération.

signé le 19/3/2012, déposé à la Préfecture de l'Isère

Pour l'ADTC Grenoble
Monique GIROUD, présidente de l'association