

# **Le Projet de Transalpine Fret Ferroviaire**

Dossier de consultation  
Automne 2003  
Fait par RFF

**Contribution de Jean-Paul LHUILLIER**



## A. Contexte de la consultation

Depuis le projet de LGV/TGV Lyon-Turin du début des années 90, la problématique du mode de transport ferroviaire, tant pour les personnes que pour les marchandises, a beaucoup évolué.

A cette époque, l'arrivée du TGV sur l'aéroport de Satolas, aujourd'hui appelé Lyon Saint Exupéry, a permis d'envisager pour un grand nombre d'acteurs/décideurs, essentiellement rhônealpins, la réalisation de la liaison rapide appelée alors Lyon-Turin, uniquement pour les voyageurs. Il y a eu peu de voix pour y ajouter les marchandises.

Ce projet a été maintenu en l'état jusqu'à la fin de la décennie. Seule l'arrivée dans la combe de Savoie a été modifiée par une arrivée par le nord sur Chambéry et non plus un passage par le sud (tunnel de Chartreuse) avec une gare TGV à Montmélian.

Plusieurs faits marquant ont influencé totalement la problématique ferroviaire appelée aujourd'hui, la transalpine :

1. Novembre et décembre 1995, ont été deux mois "durs" de grève des cheminots
2. La Loi sur l'air (dite Loi Lepage) du 30 décembre 1996, oblige à la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ce qui a pour effet de permettre une prise de conscience sur la pollution émise par les voitures et les camions
3. Au 1<sup>er</sup> janvier 1997, la Région Rhône-Alpes accepte de devenir, à titre expérimental, Autorité Organisatrice Transport (AOT) ferroviaire voyageur pour les TER. Ceci a eu pour effet d'augmenter de plus de 60% le service TER avec un incontestable succès.
4. Mi octobre 1997 au 31 janvier 1998, 1<sup>ère</sup> consultation sur la "Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin". Elle comprend un projet de LGV/TGV partant de Satolas avec une bretelle dite de Saint André le Gaz (pour ce raccorder sur la ligne existante en direction de Grenoble) et une bretelle dite de Chambéry Nord, et un projet de nouvelle ligne de fret ferroviaire avec trois fuseaux : Bauges, Bugey Est et Bugey Ouest.
5. Le mercredi 24 mars 1999, 39 morts suite à l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Depuis ce catastrophique accident, tous les acteurs/décideurs inversent leur discours progressivement à propos du "Lyon-Turin". La transalpine devient, doucement, plus marchandises que voyageurs.
6. Juin 2000 deuxième consultation sur l'état d'avancement du projet de liaison ferroviaire transalpine. Il comprend :
  - a. Toujours un seul fuseau pour la LGV/TGV mais avec un tracé arrivant sur Chambéry par le nord (la gare TGV à Montmélian est abandonnée)
  - b. Deux fuseaux pour le fret ferroviaire : l'option Bauges et l'option Ouest Bugey. L'option de la consultation précédente, Est Bugey, est abandonnée.
7. 15 octobre 2001 à 15 février 2002, débat public sur les contournements autoroutier (coté Ouest) et ferroviaire (coté Est) de l'agglomération lyonnaise. Le projet de contournement de fret ferroviaire à l'Est de Lyon fait l'unanimité sauf sur un point : le bruit pour les riverains potentiels. Il est prévu le double de tonnage, et donc de convois, sur ce contournement Nord - Sud que sur la liaison transalpine fret.
8. Automne 2002 février 2003, un AUDIT sur tous les grands projets nationaux de transport sauf aérien est réalisé. La transalpine ferroviaire, voyageurs et marchandises, est particulièrement montrée comme non économiquement rentable. Simultanément un rapport sur le fret ferroviaire (des sénateurs Haënel et Gerbaud) montre tout l'enjeu du fret ferroviaire en France.

9. Mi octobre 2003 au 30 novembre 2003, consultation sur le seul projet de transalpine fret ferroviaire. Celui-ci intègre un 3<sup>ème</sup> fuseau partant de Lyon Saint-Exupéry et se dirigeant vers le tunnel de Chartreuse du 2<sup>ème</sup> fuseau. Le fuseau du projet de LGV/TGV est considéré comme acquis.

Il y a donc bien deux projets dans ce qui est appelé **la transalpine** : un pour les voyageurs (LGV/TGV) et un pour les marchandises.

## **B. Le projet « voyageurs » : non à la LGV/TGV**

Cette consultation ne concerne pas ce projet car il est clairement dit qu'il n'est plus en consultation et qu'il sera associé au dossier d'Avant Projet Sommaire (APS) de la transalpine qui comprendra aussi le projet de Fret Ferroviaire.

Or, comme on le verra plus loin, il y a un rejet total de ce projet pour ne donner que la priorité à celui de fret ferroviaire (voir les délibérations du Conseil Général de l'Isère, du SCoT Nord Isère et de nombreuses délibérations des conseils municipaux)

On verra même plus loin que la partie internationale de la transalpine, ne doit être réservée qu'au fret ferroviaire car la ligne classique de Modane, sans le fret, est largement suffisante sous réserve d'améliorer ses équipements de sécurité et d'exploitation pour améliorer la vitesse commerciale de la trentaine de trains journaliers espérés.

Toute la suite de ma contribution considère qu'une ligne nouvelle LGV/TGV est inutile. Tout au plus, on pourra considérer que selon les itinéraires envisagés, tout ou partie de la voie essentiellement dédiée au fret pourra accueillir des trains de voyageurs.

Enfin, je considère que simultanément à la priorité fret ferroviaire dans les investissements, il doit être aussi prioritaire de réaliser un ensemble de travaux sur le réseau existant ou à créer des TER. Ce n'est pas non plus l'objet ici de ma contribution, mais, avec les associations adhérentes à la FNAUT, nous savons qu'il y a des perspectives importantes en particulier entre la Région Lyonnaise et le Sillon Alpin.

La ligne classique actuelle, Lyon – Grenoble – Chambéry, première ligne de Rhône-Alpes avec plus de 13 000 voyages par jour, allégée du fret ferroviaire à terme, doit devenir une ligne beaucoup plus performante en particulier en installant un système d'exploitation moderne, pour les seuls voyageurs. La requalification de la liaison Saint André le Gaz ⇔ Chambéry est indispensable. Le shunt ferroviaire de Voiron entre Beaucroissant et Moirans est lui aussi indispensable.

Dans le même esprit, il est tout aussi indispensable de relier les deux lignes TER – Lyon ⇔ Grenoble/Chambéry et Lyon ⇔ Ambérieu/Genève – via Lyon Saint Exupéry, afin de compléter le réseau TER autour de Lyon.

Ainsi, je demande que le protocole d'intentions d'accord « relatif à la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon – Sillon alpin et au tunnel ferroviaire sous Chartreuse », signé le 19 mars 2002 entre les seuls Grands Élus rhônalpins et l'État pour un montant de 1,840 M€ pour la LGV Lyon - Sillon alpin, soit reporté sur le projet de fret ferroviaire et de modernisation de la ligne TER Lyon – Grenoble – Chambéry (régénération, tracé requalifié entre Saint André le Gaz et Chambéry Nord, shunt ferroviaire de Voiron, ...).

## **C. Le projet « marchandises » : oui à une nouvelle ligne dédiée**

### **1. Recherche et développement (R&D)**

Il est désolant de constater qu'en ce début du 21<sup>ème</sup> siècle nous « traînions » des technologies du milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, tant en matériel qu'en exploitation, pour le mode ferroviaire de transport des marchandises.

C'est ainsi que je fais cette liste certainement non exhaustive du vide R&D :

- **adhérence fer-fer** : c'est cette condition qui impose des rampes de moins de 10 pour 1000 pour des convois de 1200 tonnes et plus. Faute de savoir faire, cela

impose un tunnel de base long et cher pour passer les Alpes (et les Pyrénées) afin d'acheminer plus de 40 millions de tonnes par an. Ainsi comment ce fait-il que les matériels roulants de fret soient quasi identiques depuis ½ siècle ? Pour les voyageurs ont a bien réalisé le TGV ! Est-il utopique d'imaginer des convois avec motorisation sur boggies afin d'augmenter l'adhérence et les économies d'énergie, par exemple ?

- est-on sûr qu'il soit raisonnable de concentrer tous les convois vers un seul tunnel sous les alpes françaises avec plus de 40 MT/an ? Nous savons que du Nord au Sud des Alpes, plusieurs passages sont possible.
- si avec les trains de voyageurs, les conditions d'aménagement de sécurité sont draconiennes dans les tunnels, pourquoi vouloir faire passer les voyageurs dans le tunnel de base alors que la ligne et le tunnel existant, sous réserve de la régénération de leur exploitation, son largement suffisant surtout si on y enlève les marchandises ?
- débarrassé des trains de voyageurs, pourquoi il n'existe pas de système entièrement automatisé sans présence humaine à bord (type ligne D du métro lyonnais) pour passer les tunnels longs ? Avec ce type de technologie, un seul tube pour deux voies plus un tube technique de sécurité et d'exploitation sont certainement suffisants ! d'où gain de coût.
- comment se fait-il qu'il faille toujours autant de temps sur les plates-formes de chargement/déchargement ? On sait qu'en terme d'économie des transports, c'est ce temps qui **pénalise lourdement** le fret ferroviaire, bien plus que la vitesse de pointe. Une nouvelle technologie de chargement/déchargement rapide pourrait permettre ne nouveaux systèmes de convoi beaucoup plus performant. (voir le site [www.r-shift-r.com](http://www.r-shift-r.com) par exemple)
- comment se fait-il que la collecte et la livraison auprès des entreprises soient toujours aussi « archaïques ». On sait que c'est le deuxième facteur très pénalisant pour le fret ferroviaire.

*Nota : les deux points précédents sont, et de très loin, les facteurs qui différencient le transport routier du transport ferroviaire, très largement en faveur du premier.*

- dans le registre de la collecte/distribution locale, pourquoi les techniques de réseau de navettes automatiques (de 1 à 5 tonnes de charge utile) et à motorisation électromagnétique sur monorail ne sont pas développées ?
- On sait aussi que la force économique de la route est son maillage hiérarchisé. Pourquoi il n'existe aucune politique de réalisation d'un maillage du fret ferroviaire de la production à la distribution des marchandises autour d'un ou plusieurs itinéraires type « magistral » à l'échelle Européenne ?

S'il est toujours plaisant de construire un projet d'envergure (chantier du siècle ?), il serait vain de pavoiser si cette ligne n'est pas « pleine » dès l'ouverture ! Que fait-on pour inciter les entreprises au transfert modal ?

*Nota : je rappelle que l'objectif est moins de contenir le trafic routier à son niveau actuel que de le voir diminuer, en absolu et durablement !*

## **2. pour quelles marchandises européennes ?**

Fort du constat précédent, j'ai de la peine à développer ce chapitre tant il est infiniment plus urgent de « mettre les marchandises sur les rails » c'est-à-dire de créer enfin une dynamique socio-économique et politique en faveur du fret ferroviaire plutôt que de passer son temps à rechercher précipitamment une solution technique type « trente glorieuses », pharaonique et dépassée, sans avoir préalablement montré en quoi se projet est intégré dans une politique globale nationale et européenne du développement massif du fret ferroviaire au dépend de la route. Certes à ce jour la transalpine est intégrée dans un discours européen de grands projets d'infrastructures (avec une assourdissante connotation de privatisation d'ailleurs !). Mais ce discours est nettement plus un discours « d'entrepreneurs de travaux publics » que « d'aménageurs du territoire européen ».

Je ne comprends pas, par exemple, dans les « patatoïdes économiques » si la Région Rhône-Alpes fait parti de la « banane bleue » ou de « l'arc méditerranéen » !

Parler de l'axe « Lisbonne ⇔ Kiev » passant par Lyon est un peu léger tant qu'une décision pour la traversée Pyrénéenne des marchandises (au minimum deux fois plus de tonnage que pour la traversée des Alpes Françaises) n'est pas prise. On sait que cette traversée ne peut qu'être centrale ce qui aurait pour conséquence de compromettre le passage de cet axe par Lyon.

Tout en revendiquant un contournement fret de Lyon afin de permettre une exploitation performante voyageur des 3 gares de Lyon (Part Dieu, Perrache et Saint Paul), il apparaît donc de moins en moins évident que la « magistrale fret ferroviaire » Européenne, Europe de l'Est ⇔ Péninsule Ibérique, doit passer par la région Lyonnaise. Par conséquent, le nombre de convois fret ferroviaires Nord ⇔ Sud via Lyon étant ainsi beaucoup plus faible, cela permet de valoriser la demande de réalisation du barreau TER via Lyon Saint Exupéry qui pourra alors être mixte.

Pour les liaisons vers l'Est, il n'est pas pris en compte l'impact de l'ouverture d'ici 15 ans, des tunnels ferroviaires Suisse (Lötschberg et Saint-Gothard) et Autrichien (Brenner), sur les trafics Nord de l'Europe ⇔ Italie – Sud Est de l'Europe.

On sait pourtant que les  $\frac{3}{4}$  des marchandises, passant actuellement les alpes du nord françaises et allant vers l'Italie et le Sud Est de l'Europe proviennent du Nord de la France et du Nord Ouest de l'Europe.

On est légitimement en droit de ce demander comment se fait-il que l'une des conclusions du rapport « Brossier » qui était de bien mesurer les conséquences de ces tunnels sur l'avenir des itinéraires européens des marchandises, n'est pas été sérieusement prise en compte.

Il est fallacieux de prétendre que cette liaison transalpine de fret ferroviaire servira aux marchandises en provenance du Sud de la France et du Sud Ouest de l'Europe voir de l'Afrique du Nord ! On sait que pour ces dernières, le cabotage maritime est de loin la meilleure solution. De plus, en reprenant ma remarque citée plus haut sur la concentration de toutes les marchandises sur un seul passage, il est judicieux de rechercher un nouveau passage ferroviaire dans les Alpes du Sud comme le demande la Région PACA. En regardant les possibilités, il semble que ce passage serait d'ailleurs beaucoup plus court et donc moins cher.

Sur les 287 MT de marchandises circulant en Rhône-Alpes (plaquette DRE Rhône-Alpes), 34,1 MT (24,9 MT par la route et 9,2 MT par le fer) traversent les Alpes du Nord (note de synthèse du SES, juillet 2000). L'échange France ⇔ Italie + Europe de l'Est représente 61% soit 20,8 MT.

Mais ce qu'on retient surtout de la note du SES, est qu'en 7 ans (de 1992 à 1999) le dynamisme est beaucoup plus fort pour les flux transpyrénéens (+75%) que pour les flux transalpins (+26%) avec cette petite phrase, en prime : « une croissance modeste des flux transalpins transitant par le France ».

### **3. quel itinéraire pour la transalpine fret ferroviaire ?**

Si on considère le contournement fret ferroviaire Nord ⇔ Sud par l'Est de Lyon comme acquis et urgent<sup>1</sup>, son extrémité Nord est Ambérieu. Il doit passer grosso modo proche de l'aire d'influence du site de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et « croiser » la ligne classique Lyon - Grenoble - Chambéry. S'il est raisonnable de dire que pendant le temps de charge de ce contournement de loin le plus urgent (c'est-à-dire plus de 300 convois Nord⇔Sud par jour à terme) on peut faire passer des convois allant vers l'Italie qui prendrait alors la ligne classique ensuite, cela devient très vite irraisonnable en sachant que le nombre de convois prévu à terme vers cette direction, est de plus de 200 par jour.

---

<sup>1</sup> Cela reste à prouver en fonction du passage des Pyrénées

Enfin, dans l'hypothèse du couplage des deux magistrales fret ferroviaire par un tronçon commun Ambérieu – Lyon Saint Exupéry, cette partie Nord du contournement Est de Lyon devra-t-elle supporter près de 500 convois de fret ? sur deux ou 4 voies ?

A ce stade, je fais remarquer qu'ici on parle de projets d'une durée de vie prévisible de plus de deux siècles (la ligne classique à près de 120 ans !). Ainsi, le calcul socio-économique doit se faire dans la perspective de cet horizon.

Je note que tous les élus de l'Isère (CG 38 et SCoT Nord Isère) ont enfin convenu qu'il n'était pas question de cumuler cet axe de fret ferroviaire avec la ligne classique qui elle doit se développer pour les TER. En tant que président de l'Association Dauphinoise des Usagers du Train (ADUT) j'abonde et je milite dans ce sens. Notre ligne vient de devenir la première de Rhône-Alpes par son nombre de voyages (13 000 par jour).

Mais les vrais problèmes pour les voyageurs de cette ligne en Y sont la branche Saint André le Gaz ⇔ Chambéry, à voie unique et tortueuse et la branche Saint André le Gaz ⇔ Grenoble tortueuse entre Rives et Moirans.

Or, dans le dossier de RFF, il n'y a pas de « tracé Bas Dauphiné » hors la ligne classique !

Il s'avère ainsi que cette variante Bas Dauphiné avec un branchement de la ligne transalpine fret sur Lyon Saint Exupéry devienne sans objet car elle est la plus coûteuse (il faut ajouter les 2 voies supplémentaires sur la partie Nord du contournement Est de Lyon et un nouveau tracé entre Saint Savin et Saint Béron au Nord de la ligne classique) et la plus traumatisante pour l'environnement humain (bruit, coupure) et le milieu naturel (eau, ...).

On remarque aussi qu'elle occasionne le trajet le plus long pour aller d'Ambérieu vers l'Italie.

La variante Ouest Bugey est une vraie alternative au projet autoroutier de la A 48 entre Ambérieu et Bourgoin-Jallieu / Coiranne. Ce qui n'est évidemment pas le cas des deux autres variantes. La technique du feroutage (les camions sur les wagons) pourra pleinement se développer à Ambérieu sur un site existant.

La variante Bauges, elle aussi chère<sup>2</sup>, est certainement la moins pénalisante pour les milieux naturels. Mais elle débouche au pied de la vallée de la Maurienne qu'il faut remonter par la ligne classique jusqu'à Saint Jean de Maurienne.

#### **4. Quelle est l'urgence ?**

Depuis l'avènement de la demande de la seule LGV/TGV Lyon - Turin au début des années 90, il y a eu beaucoup d'évolutions positives.

La priorité à une ligne fret ferroviaire semble enfin acquise.

Mais la conclusion du rapport de février 2003 « Fret Ferroviaire Français, la nouvelle bataille du rail » des sénateurs Hubert Haenel – François Gerbaud, commandé par le gouvernement dans le cadre de l'AUDIT Transport, est éloquent : alors le fret ferroviaire peut-il être relancé ? suivi de onze Oui ! si ....

Car tout est à repenser !

On sait aujourd'hui que ce n'est pas tant les infrastructures qui manquent mais une réelle volonté politique pour le fret ferroviaire.

Oui mais ce projet, s'il était décidé aujourd'hui sera opérationnel dans un minimum de 15 ans.

Est on sûr que c'est bien l'urgence ?

---

<sup>2</sup> cette affirmation me semble toutefois à reconsidérer car elle évite tout de même les deux tunnels de Chartreuse et de Belledonne.

Et s'il est vrai que la traversée des montagnes est une préoccupation de première importance, on sait aujourd'hui que celle des Pyrénées est nettement plus prioritaire que celle des Alpes Françaises à la vue des données transports de marchandises.

Je pense que ce qui est urgent, est d'engager l'arrêt du développement des infrastructures autoroutières et de commencer la mutation de toutes les entreprises vers moins de transport et si nécessaire, vers le transport durable que sont le ferroviaire et le fluvio-maritime.

Et pour cela, non seulement il faut une politique tarifaire (péages et taxes) mais aussi une recherche/développement poussée tant sur la nouvelle organisation économique et sociale que sur les nouvelles technologies de matériel, d'infrastructures, d'exploitation et de sécurité.

Voulons nous nous en donner les moyens pour ce formidable enjeu pour l'avenir de notre planète ?

15 ans, est-ce suffisant ?

Jean-Paul Lhuillier  
Président de l'ADUT  
Vice-président de la FNAUT Rhône-Alpes