

## 2/ Analyse descriptive du rouleau chronologique

---

### *Préambule : les acteurs en présence*

#### 1 / La Région Rhône-Alpes

Porteuse de grands projets, la Région Rhône-Alpes lance et promeut, *entre 1988 et 1992*, quatre idées fortes qui intéressent le dossier :

- la nécessaire organisation d'un réseau des villes de Rhône-Alpes,
- la construction d'une gare intermodale à Satolas, au cœur du futur maillage ferroviaire, autoroutier et aérien européen

Sur ces deux premiers concepts, la Région concevra, en 1994-95, la candidature originale d'une région et de sa capitale aux Jeux olympiques d'été de 2004.

- la mise en place d'une liaison rapide entre la capitale de Rhône-Alpes et les capitales du Piémont et de la Catalogne
- l'amélioration des transports dans le Sillon Alpin

#### 2 / La SNCF

Encouragée par ses succès commerciaux avec les TGV (Sud-Est, Sud-Ouest), la SNCF imagine un maillage de réseau à grande vitesse à 3 niveaux : européen, national, régional.

Transporter des voyageurs et du fret, assurer ses missions de service public, construire des lignes, en aménager d'autres, c'est son métier, qu'elle exerce avec des structures d'études adéquates et des équipes rodées.

Au début des années 1990, la SNCF et les Ferrovie dello Stato (les chemins de fer italiens) ébauchent un projet autour d'un tunnel de base mixte à grand gabarit dans lequel pourront passer des voyageurs en TGV (Paris-Turin en moins de 3 h, donc Lyon-Turin en 1 h 19 !) et du fret (classique – combiné – avec possibilité d'autoroute ferroviaire).

A cette époque, le TGV, c'est 100 % de lignes nouvelles, des gares nouvelles si nécessaire mais les départs et arrivées se font dans les gares existantes.

#### 3 / L'Etat

Depuis deux siècles, il conçoit et réalise de grands projets structurants, et entend, malgré la décentralisation, garder le pouvoir de décision.

Le franchissement alpin est un sujet d'inquiétude, car les prévisions de trafic de fret sont alarmantes : le fret augmente et le rail n'arrive pas à en capter un pourcentage important. D'où la crainte d'une saturation des vallées alpines à courte échéance.

### *1<sup>ère</sup> phase : la montée en puissance d'un grand projet (1990-94)*

Dans un dossier de cette envergure, les faits ne se succèdent pas de façon linéaire, mais se croisent et s'entremêlent.

En 1987, un colloque réunissant des représentants de la Catalogne, du Piémont et de Rhône-Alpes, affirme la volonté des participants de créer une liaison ferroviaire performante entre leurs trois capitales.

L'année suivante, la Région Rhône-Alpes organise un colloque réaffirmant la volonté de créer son réseau de villes et réaffirme le positionnement européen de Rhône-Alpes.

Le "maillon manquant" Lyon-Turin est mis au schéma directeur européen en 1990 puis au schéma directeur des TGV français le 14 mai 1991, promulgué le 1er avril 1992.

De son côté, pour être sûr que la dimension régionale du projet soit bien prise en compte et pour que le rôle européen de Rhône-Alpes soit bien affirmé, la Région s'implique dans le projet, en participant à sa définition avec la SNCF, et en réfléchissant aux structures partenariales qu'elle pourrait proposer. Elle demande des expertises au Laboratoire d'Economie des Transports (le LET) en 1990 et 1994 et une étude à la SNCF en mai 1991.

Un comité pour la liaison à Grande Vitesse Lyon-Turin-Milan est créé le 29 novembre 1991 qui se transformera plus tard en Comité de Promotion, et commandera des études au Laboratoire d'Economie des Transports en novembre 1993 et avril 1996.

En septembre 1992, le Préfet met en place le Comité Régional de Pilotage chargé, sous la présidence conjointe du Président du Conseil Régional et du Préfet de Région, du suivi des études de tracé techniques et environnementales du projet sur la partie française.

La Région vote un schéma régional d'aménagement en octobre 1992, approuve le cahier des charges du projet en septembre 1994, et le dispositif d'études en novembre 94 et mars 95.

\* Le Gouvernement lance des études suivant la procédure officielle :

Le 20 décembre 1991, sur Lyon - Montmélian

Le 25 septembre 1992, les Etudes Préliminaires Montmélian-Saint-Jean-de-Maurienne

Le 7 avril 1994, l'Avant-Projet Sommaire Lyon-Montmélian

Le 14 avril 1995, les deux Avant-Projets Sommaires Lyon-Montmélian et Montmélian-Saint-Jean-de-Maurienne, et les deux Etudes Préliminaires Sillon Alpin et Fret.

Dès février 1994, le projet s'articule autour d'un TGV ligne nouvelle voyageurs + passage du fret, et on prévoit une gare nouvelle dite « Dauphiné-Savoie » vers Montmélian, où se raccorderaient les aménagements du Sillon Alpin.

En 1994, la Région, qui s'intéresse au transfert que va lui faire la SNCF des compétences sur les Transports express Régionaux (TER), obtient de cette même SNCF que certains TER puissent emprunter les futures voies Grande Vitesse : c'est la naissance du concept TER-GV.

La SNCF crée 2 instances d'études : le 24 juin 1992, la Mission Lyon-Montmélian-Turin, (qui avait commencé à travailler dès fin 1991), et en décembre 1994, avec les FS, le GEIE (Groupement Européen d'intérêt Economique) Alpetunnel, chargé des études sur le grand

tunnel sous les Alpes dans sa dimension technique et économique. Alpetunnel réunit plusieurs groupes de travail des chemins de fer français et italiens, qui ont déjà produit plusieurs études.

Alpetunnel est basé à Chambéry et Turin, avec des antennes opérationnelles à Modane et Bussoleno, dans le val de Suse.

La SNCF produit plusieurs études dont l'une (Etude Préliminaire Lyon-Montméliant) est présentée en *octobre 1992* pour consultation aux élus.

De 1989 à 1994, au cours de plusieurs sommets franco-italien et/ou européens, cette liaison est discutée et des études sont demandées : en 1991 à Rome et Viterbe ; en 1992 à Paris ; en 1993 à Rome, en 1994 à Corfou, Essen, puis Aix-en-Provence ; en 1995 à Cannes et Madrid.

Entre les sommets de Corfou et d'Essen, se passent 2 mois cruciaux pour le projet :

A Corfou le 24 juin 1994, le Lyon-Turin fait partie des onze projets européens "hautement prioritaires" dans le domaine des transports.

En octobre de la même année, le commissaire européen chargé des transports s'étonne que les Quinze puissent accepter le projet du TGV-Est sans que les pays membres acceptent une rallonge budgétaire. Le même mois, cinq ministres des Finances (dont le Français) s'opposent catégoriquement à cette rallonge. Début novembre, les Ministres des Finances souhaitent les financements européens se limitent à "une poignée de projets". D'où bien sûr beaucoup d'inquiétude : quels projets survivront ?

C'est dans ce climat d'incertitude que s'ouvre le sommet d'Essen le 9 décembre 1994, qui verra finalement la confirmation du projet Lyon-Turin comme projet prioritaire. Trois autres projets s'étant ajoutés à la liste des 11 initiaux, il y a donc maintenant quatorze projets européens "hautement prioritaires" dans le domaine du transport.

## ***2<sup>ème</sup> phase : la Région Rhône-Alpes monte au créneau (1994-95)***

Le 28 juin 1994, lors de l'inauguration de la gare TGV de Lyon-Satolas, en conclusion des négociations engagées par Rhône-Alpes avec le ministre de l'Équipement et des Transports, le Premier ministre M. Balladur donne l'accord de l'État au projet dans toutes ses composantes. De plus il confirme le principe de création d'une structure partenariale d'études.

Dès fin 1993, la Région avait en effet réfléchi à une telle structure – Groupement d'Intérêt Public transfrontalier – qui serait maître d'ouvrage du projet, et qui comprendrait tous les partenaires concernés par le projet : Région Rhône-Alpes, SNCF, sociétés d'autoroutes et de tunnels alpins, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, (gestionnaire de l'aéroport de Lyon-Satolas), la région du Piémont, et la Suisse représentée par le Canton de Genève.

Ayant donc reçu le feu vert du Premier Ministre, la Région et la SNCF font conjointement cette proposition à l'État le 28 février 1994.

Pour s'assurer de la légalité des attributions de cet organisme, le Préfet saisit le Conseil d'État, qui rend son avis le 14 janvier 1995 : aux termes de la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs, la SNCF a le monopole des études de ce genre de projet et doit le garder. Les études du GIP n'engageront donc pas la responsabilité du maître d'ouvrage, c'est-à-dire de la SNCF. De plus, la Suisse n'étant pas membre de l'Union Européenne, le Canton de Genève ne peut pas être légalement membre d'un GIP transfrontalier (mais peut y être invité en tant qu'observateur).

Le GIP Transalpes sera finalement mis en place en *janvier 1996*, avec les partenaires cités précédemment (sauf le Canton de Genève), et sera chargé d'étudier la façon dont ce grand projet peut profiter à l'ensemble du territoire régional. Transalpes définira, pilotera, coordonnera et réalisera un programme d'études visant une optimisation des relations régionales, nationales et transfrontalières, dans une logique d'aménagement et de développement régional et local, dans la perspective d'un phasage et la recherche d'un montage financier réaliste et cohérents. Transalpes sera également un lieu d'échanges, de concertation entre l'ensemble des acteurs intéressés par le projet et jouera un rôle dans la popularisation et l'explication du projet.

Un Comité de Suivi est créé, composé de représentants de l'ensemble des collectivités concernées par le projet, qui deviendra un lieu incontournable de débats et de réflexions sur le projet.

En *octobre 1995*, une convention tripartite Etat/Région/SNCF est signée, destinée à financer un montant important d'études par ces trois partenaires. En janvier suivant, l'Etat français et l'Etat italien installent la Commission Intergouvernementale (CIG) franco-italienne, chargée de mener à bien les études sur le grand tunnel sous les Alpes (concession et financement).

### *3<sup>ème</sup> phase : Explosion des idées (1996-97)*

*Début 1996,*

Plusieurs facteurs interdépendants entrent en jeu, dont les discours des Ministres IDRAC et PONS, (ce dernier lors de l'inauguration de l'Autoroute de Maurienne), et le rapport ROUVILLOIS. En substance, le message est identique, prônant le réalisme :

- Arrêt du « tout-TGV », les liaisons à Grande Vitesse ne doivent pas être la seule priorité de la SNCF ;
- Il convient de se pencher sur l'utilisation des lignes existantes, avec un nouveau matériel pendulaire ;
- Les méthodes de financement et les phasages des projets de lignes nouvelles doivent être révisés.

Ces idées sont plutôt bien accueillies par l'opinion publique, assurée qu'elles présentent, y compris pour le projet Lyon-Turin, une solution efficace et réaliste.

Parallèlement, la Région se prépare à recevoir les compétences des Transports Experts Régionaux (TER), que la SNCF va lui transférer. La Région s'implique également – au travers du GIP Transalpes – dans toutes les études et les variantes des tracés puisque, au final, elle en sera « gérante ».

Pour sa part, la SNCF envisage la future réforme qui va faire d'elle un transporteur à part entière, avec l'arrivée prochaine de Réseau Ferré de France-RFF, qui deviendra propriétaire et gestionnaire des infrastructures des transports ferroviaires en France.

### *Durant l'année 1996*

- La Région continue son travail sur les TER et TERGV et ne cesse de rappeler son attachement à la logique intermodale de Satolas.
- La vitesse de déplacement d'un point à un autre n'est désormais plus l'argument porteur. De plus en plus, les mots "liaison grande vitesse" sont remplacés par les mots "liaison transalpine".
- Les territoires mobilisés par le projet demandent la mise à l'étude de « bretelles », et « shunts », qui sont autant d'aménagements locaux et de possibilités de s'accrocher au projet, dont il est désormais bien établi qu'il comportera une partie importante de lignes existantes réaménagées : le grand projet affirme sa dimension locale et la liaison Ouest-Est à grande vitesse laisse petit à petit la place à l'aménagement – entre Rhônalpins – du Sillon Alpin, avec raccordement à horizon inconnu avec un éventuel TGV Lyon-Turin.

Pendant toute cette année, on parle peu du tunnel de base, qui, il est vrai, ne fait partie des compétences ni du GIP, ni du Comité de Pilotage. Ce mutisme est généralement interprété comme un manque de confiance dans la globalité du projet et donc de sa faisabilité.

C'est également l'époque où sont évoquées tout à la fois une gare Dauphiné-Savoie plus au Nord, une desserte de l'Isère par le sud, des raccordements savoyards Chambéry nord ou sud ou par Lépin-le Lac (à côté du lac d'Aiguebelette), etc...

### *Début 1997*

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires nationales est créé.

La Région est devenue autorité organisatrice en matière de services ferroviaires régionaux de voyageurs.

La SNCF a étudié la variante d'un tunnel sous les Bauges pour le fret venant d'Ambérieu.

En *avril 1997*, le dossier SNCF de consultation est prêt quand les élections anticipées « gèlent » l'ensemble des dossiers.

## ***4<sup>ème</sup> phase : Le temps du réalisme (1997-98)***

### *Fin 1997*

Devenu opérationnel, RFF réfléchit à la meilleure utilisation de son patrimoine c'est-à-dire des voies ferrées existantes. L'idée de maillage est donc renforcée et légitimée.

La Suisse renonce à une liaison nouvelle à très grande vitesse entre Mâcon et Genève. Priorité est donnée au réaménagement de ligne du Haut-Bugey.

Les mots TGV, grande vitesse, ont maintenant totalement disparu du vocabulaire ! On parle maintenant de lignes à hautes performances, de cadence, horaire, quantité de trafic, etc...

Le dossier d'avril 1997 est distribué pour consultation en *octobre 97*.

Au Sommet franco-italien de Chambéry, toujours en *octobre 1997*, les deux Etats attribuent 350 MF de crédits d'études supplémentaires, largement consacrés à lever certaines incertitudes géologiques liées au grand tunnel sous les Alpes, à étudier les questions d'environnement et à approfondir les études de trafic voyageurs et marchandises. Ils prennent également la décision concordante d'un engagement de travaux d'ici 2 000, comprenant certes la mise en oeuvre progressive de la ligne nouvelle mais encore –mais surtout...-l'amélioration des lignes existantes.

Peu avant les acteurs locaux, essentiellement les associations iséroises et savoyardes, ont obtenu une expertise financée par la Région, alors que se déroule la consultation des collectivités locales : les dossiers finaux n'intègrent donc pas les données les plus récentes et semblent décalés par rapport à l'évolution des idées sur le projet.

### *Début 1998*

D'autres études sont remises, dont celles des partenaires autoroutiers du GIP Transalpes et revoient à la baisse les prévisions de trafic, tant pour les transports autoroutiers que pour le fret ferroviaire. Dorénavant la saturation n'est plus évoquée qu'à long terme : environ 20 ans.

RFF confirme des données qui étaient connues mais un peu oubliées :

- Le tunnel actuel est loin d'être saturé (capacité de 18 milliards de tonnes, et trafic annuel de 11 milliards de tonnes), et il est surtout "engorgé" par des problèmes d'intendance qui provoquent l'immobilisation à Modane de chaque train pendant près de 1 h 20. Il existe donc des réserves de trafic pour ce tunnel : les progrès dans ce domaine sont spectaculaires puisque fin 1992, l'immobilisation moyenne était de 4 heures !
- Le maillon faible est bien la portion Aix-Chambéry et tout trafic qui éviterait ce tronçon en retarderait le moment de saturation.

L'économie, donc le réalisme et la possibilité de le phaser (c'est-à-dire de le réaliser en plusieurs étapes) est de plus en plus prise en compte à tous les niveaux.

D'autres données, elles aussi connues, reprennent de l'importance :

- On sait (la SNCF l'indiquait dès *avril 1996*) que 30 % du trafic fret d'Ambérieu arrive du sud de Valence. Est-ce judicieux de le faire monter jusqu'à Ambérieu pour l'envoyer ensuite en Maurienne ?
- Un raccordement entre Evian et la Suisse permettrait l'écoulement d'un certain trafic par le tunnel du Simplon (retardant d'autant la saturation entre Aix-les-Bains et Chambéry).
- Le scénario d'une période de phasage avec plates-formes de chargement pour une autoroute ferroviaire aux deux entrées du tunnel ne paraît pas un argument majeur pour les transporteurs routiers. Est-il intéressant de se mettre dans la situation d'une rupture de charge pour 50 kms de tunnel seulement ?

De l'intégration de toutes ces données la conclusion quasi consensuelle est que l'on peut et doit faire mieux pendant encore longtemps pour acheminer plus de voyageurs en Rhône-Alpes, plus vite avec plus de cadence, et acheminer plus de fret plus vite vers l'Italie. Le tunnel de base (mixte à grand gabarit) reste l'objectif, mais non un préalable.

La décision ministérielle du 18 septembre 1998 va dans ce sens : elle prévoit le lancement d'études pour des variantes qui ne figuraient pas au cahier des charges initial, mais qui présentent un grand intérêt en terme de fonctionnement, de phasage ou de coût : ces variantes ou ces compléments d'études concernent –entre autres- :

- le noeud ferroviaire de Chambéry,
- l'électrification de la ligne Valence-Grenoble,
- la remise en état de la ligne Bellegarde-Bourg (pour mieux raccorder Genève au réseau TGV français),
- le raccordement de la ligne Lyon-Grenoble à Saint-André-Le-Gaz en nord-Isère,
- le phasage visant, dans un premier temps, à réaliser un morceau de ligne nouvelle entre Satolas et Lepin-Le-Lac (aux portes de la Savoie),
- la libération de sillons –c'est-à-dire des options de passage- sur la ligne actuelle au bénéfice des trains de fret.

Le grand projet continue sa marche...