

1.2

Enjeux nationaux

1.2.1

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse

Le projet de liaison ferroviaire transalpine s'inscrit dans le cadre du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire le 14 mai 1991, et approuvé par décret 92-355 du 1er avril 1992.

Ce schéma prévoit la mise en oeuvre, en France, d'un réseau de 3 500 km de lignes à grande vitesse construites sur les axes importants, dont 50 km ont été mis en service depuis, et dont 300 km sont en cours de réalisation.

Il ne constitue pas un document de programmation, mais s'inspire de deux objectifs essentiels : l'insertion dans le réseau européen, et l'aménagement du territoire.

Cependant la survenance de nombreux éléments nouveaux (concurrence aérienne, situation économique, ...) a conduit le Gouvernement à engager un débat national sur l'avenir du transport ferroviaire, et à demander à la SNCF de procéder à une actualisation des données concernant les projets de lignes nouvelles. Il a en outre confié à M. Rouvillois une mission de réflexion sur les modalités de mise en oeuvre de ce schéma.

Celui-ci, constatant une baisse générale des perspectives de rentabilité des différents projets, recommande un redimensionnement des ambitions exprimées dans le schéma directeur de 1992, tout en accordant un intérêt particulier en faveur du projet Lyon-Turin.



Le schéma directeur de 1992

1.2.2

Complément du dispositif du schéma national de transport et prolongement vers les Alpes du Nord de l'apport des lignes à grande vitesse existantes, notamment Paris - Lyon - Méditerranée

Le projet vise notamment à renforcer les liaisons à grande vitesse des Alpes du Nord et de la région Rhône-Alpes avec le reste de la France mais aussi avec le Genevois.

Par amélioration des relations il faut comprendre des temps de parcours réduits, mais également - car la réduction des temps de parcours se traduit par des trafics accrus - des fréquences de desserte augmentées.



Le nouvel automoteur TER diesel, dont une version pourrait être pendulaire



Maquette du TGV nouvelle génération. TER GV pendulaire de demain ?



Echelle des distances et comparaison des temps de parcours actuels

C'est ainsi que des relations plus rapides et plus fréquentes entre Paris et la plupart des gares des Alpes du Nord déjà desservies aujourd'hui (Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble et Genève) pourront être assurées. Mais l'accroissement du trafic permettra aussi de créer, dans des conditions économiques satisfaisantes, une desserte quotidienne entre Paris et les vallées alpines (Chablais, Arve, Tarentaise, Maurienne). Des relations TGV directes avec le sud (Marseille en particulier) pourront également être développées.

Bénéficieront de cette amélioration aussi bien les voyages d'affaires, que d'agrément (sports d'hiver, vacances d'été, cures) à destination de la région Rhône-Alpes qui offre un fort potentiel économique et touristique.

1.2.3

Recherche d'un moyen novateur et performant de transport de fret et amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire

La liaison transalpine permettra à la France de reconquérir des parts de marché dans le transport de fret vers ou en provenance de l'Italie, vis-à-vis des autres itinéraires ferroviaires via la Suisse ou l'Autriche, mais également vis-à-vis du transport routier.

En effet, la construction d'un tunnel entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, ainsi que l'amélioration des lignes d'accès augmentera non seulement les capacités de l'itinéraire de Modane, mais aussi et surtout ses performances, en permettant :

- la suppression des renforts de traction et des restrictions liées au freinage, imposés par des rampes atteignant 30 ‰ (contre 10 à 15 ‰ sur le reste du réseau),
- l'allongement des trains et l'augmentation de leur tonnage,
- la réduction des coûts d'exploitation,
- une diminution du temps de parcours,
- une meilleure fiabilité du service proposé,
- un gabarit compatible avec un service d'autoroute ferroviaire.

Les axes du Lötschberg / Simplon, du Gothard et du Brenner font en effet l'objet de projets d'amélioration, faisant appel également à des tunnels de base (i.e. situés à la base du massif, contrairement aux actuels tunnels de faite). La qualité des différents itinéraires ferroviaires transalpins sera déterminante pour l'acheminement du transport combiné, très sensible à la qualité du service (délai d'acheminement et régularité), et dont les perspectives de développement sont les plus intéressantes.

Le trafic routier a connu quant à lui de très fortes augmentations en dix ans, et c'est en France qu'il a progressé le plus, passant de 16 Mt en 1984 à 36 Mt en 1994 sur les traversées alpines.

Malgré les perspectives favorables de développement du trafic ferroviaire sur une liaison plus performante, seule la mise en service de navettes poids lourds attractives permettrait de faire face aux perspectives d'accroissement du trafic par camion dans les vallées alpines. Cette solution intermodale assurerait en effet une répartition entre les tunnels routiers d'altitude, et la nouvelle infrastructure.



1.3.1
Développement de la région
Île-de-France

Le développement de la région Île-de-France est un enjeu majeur de la politique régionale. Il s'agit de promouvoir une croissance durable et équilibrée, en favorisant l'innovation, l'emploi et la cohésion sociale. Les infrastructures de transport jouent un rôle clé dans ce processus, en facilitant les déplacements et en renforçant les liens entre les territoires.

1.3

Enjeux régionaux

1.3.1

Développement de la région Rhône-Alpes

La région Rhône-Alpes est la principale région de province pour sa population et son activité économique. Son poids peut être évalué à 1/10 du pays, ou encore, l'équivalent de la Suisse.

C'est une région qui bénéficie d'un fort potentiel à la fois industriel et touristique, ce qui est doublement favorable aux déplacements.

Elle est constituée d'un important réseau de villes dont 3 agglomérations de plus de 400 000 habitants : Lyon, Grenoble et Saint-Étienne. Cette dernière est incluse dans la région urbaine de Lyon, qui constitue le premier bassin d'emploi de la région.

Un maillage autoroutier assez dense relie ces villes entre elles : autoroutes Lyon - Chambéry / Annecy, Lyon - Grenoble, Lyon - St-Etienne, Lyon - Mâcon, Valence / Grenoble / Chambéry / Maurienne et Tarentaise, et Mâcon / Bourg-en-Bresse / Bellegarde / Annemasse / Chamonix, pour ce qui concerne les liaisons régionales concernées par le projet.

En comparaison le réseau ferroviaire interville souffre, notamment sur ces relations, d'une situation défavorable avec des temps de parcours sensiblement supérieurs.

Le développement du réseau à grande vitesse en connexion avec le réseau classique doit permettre de les améliorer et d'assurer en outre un essor important des relations interrégionales, avec l'ensemble de Rhône-Alpes.



Un schéma commun pour Rhône-Alpes et ses voisins

La proximité de la Suisse et de l'Italie et la présence d'une forte communauté d'origine italienne sur la partie est de la région, favorisent les échanges internationaux de proximité.

La mise en service prochaine de l'autoroute de la vallée de la Maurienne, jusqu'au Tunnel du Fréjus, contribuera à faciliter les relations entre Rhône-Alpes et l'Italie, mais ne répondra pas à toutes les attentes en matière de mode de transport.

La région Rhône-Alpes, à l'intérieur de laquelle se développe entièrement la partie française du projet de liaison transalpine, en tirera un avantage évident pour ses relations internes, et avec le reste de la France. Mais là ne s'arrête pas l'intérêt de ce projet pour elle.

Il contribue également à placer Rhône-Alpes au carrefour des grandes diagonales Londres - Naples et Hambourg - Barcelone, renforçant ainsi sa position sur les grands axes d'échanges internationaux. La région verra ainsi renforcé son rôle de carrefour, car la nouvelle liaison ne concerne pas seulement les relations avec l'Italie par Turin, mais aussi les relations avec la Suisse par Genève. C'est ainsi que les TGV internationaux circulant entre l'Italie et Genève d'une part, et la France, mais aussi l'Espagne, la Grande-Bretagne et le Benelux d'autre part, pourront s'arrêter en Rhône-Alpes pour prendre ou laisser des voyageurs, selon le cas, soit à Satolas, soit en gare Savoie-Dauphiné, ces deux points d'accès s'ajoutant, bien entendu, à la desserte internationale du centre de Lyon par les gares de Part-Dieu et Perrache. Sans compter certaines relations Suisse (Genève, Lausanne) - Italie (Turin, Milan), qui transiteront par la France, par le Sillon alpin et la Maurienne, et qui pourront desservir certaines agglomérations du parcours (Annecy, Chambéry).

Ainsi la liaison transalpine constitue-t-elle un moyen pour faire de Rhône-Alpes une région capable de promouvoir les coopérations et les échanges entre les différentes parties du territoire français et entre toutes les régions européennes, ambition exprimée par le schéma régional d'aménagement et de développement approuvé le 30 octobre 1992.



1.3.2

Amélioration des dessertes régionales

L'accroissement de la part des déplacements en transports collectifs constitue une préoccupation majeure de la politique de transport et d'aménagement du territoire de la région Rhône-Alpes.

En réponse à cette préoccupation, la nouvelle infrastructure offre l'opportunité :

- de redonner au transport régional par voie ferrée les moyens d'une offre compétitive, face au réseau autoroutier rhônalpin, par la mise en place de relations intercity à grande vitesse entre les principales villes du sillon alpin et l'agglomération lyonnaise, dont certaines pourraient être prolongées à Saint-Etienne,
- de faciliter l'amélioration de la desserte des bassins d'emploi de Lyon, Grenoble et de Chambéry - Aix-les-Bains - Annecy en libérant des capacités sur les lignes classiques.

Aussi, l'offre des transports TER devra être réorganisée pour offrir de bons rabattements sur les gares TGV à partir des zones de peuplement non desservies directement, tout en maintenant et développant l'offre transport pour les déplacements quotidiens.

Ainsi, le projet Lyon - Turin bénéficiera pleinement à l'ensemble de la région par une bonne irrigation de son territoire.



Redonner au transport régional par voie ferrée les moyens d'une offre compétitive

1.3.3

Développement de l'intermodalité

Une meilleure accessibilité ainsi qu'une bonne irrigation de l'ensemble du territoire régional seront rendues possibles par le développement de l'intermodalité, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises. En effet, la nouvelle liaison transalpine permet en particulier :

- de redonner au transport régional par voie ferrée les moyens d'une offre compétitive face au réseau autoroutier rhônalpin, donc de permettre à l'usager un réel choix intermodal,
- d'apporter au pôle multimodal de Satolas les conditions de son plein essor,
- de développer à l'articulation de l'axe Lyon - Turin et du sillon alpin une offre connectant TGV et dessertes régionales de la zone alpine,
- de contribuer à l'élaboration d'un système de transport intégré pour le Genevois, liant plus fortement Annemasse, qui verrait son rôle d'articulation TGV/TER pour le nord de la Haute-Savoie renforcé, Genève et l'aéroport de Cointrin, au reste de la région Rhône-Alpes,
- de permettre un report modal pour le fret et de renforcer la vocation logistique d'Ambérieu - Plaine-de-l'Ain par la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire.

Troisième aéroport de France avec un trafic en forte croissance, Satolas s'est doté d'une gare qui accueille actuellement certains TGV effectuant les liaisons entre Lille et Paris d'une part, et le Midi, Grenoble et Chambéry, d'autre part. Mais le dimensionnement des installations ferroviaires et d'accueil des voyageurs de cette gare a réservé la possibilité d'accroissement ultérieur de la desserte. Le renforcement de celle-ci, avec l'arrêt de relations internationales en provenance ou à destination de l'Italie, de Genève et de relations régionales à grande vitesse, doit en faire une gare d'interconnexion TGV et une gare supplémentaire pour l'agglomération lyonnaise.



Correspondance TGV - TER