

REGION RHONE-ALPES

DIRECTION DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Expertise sur le projet de liaison ferroviaire transalpine
voyageurs et marchandises Lyon-Turin*

Rapport - 30 Septembre 1997

Marché n° 97- 031 notifié le 10 juillet 1997

JONCTION

413, avenue Gaston Berger
13625 Aix en Provence Cedex 01

ACER CAMPESTRE-
LIERDEMAN
19, rue Clément Michut
69100 Villeurbanne

BERNARD REVERDY CONSULTANTS

8, allée de la colline
38100 Grenoble

SOMMAIRE

| | |
|--|------------|
| CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS | 3 |
| 1. INTRODUCTION | 6 |
| 1.1. Rappel de l'objectif de l'expertise | 6 |
| 1.2. Déroulement de la mission d'expertise | 6 |
| 1.3. Limites de l'expertise | 7 |
| 2. ETAT D'AVANCEMENT DES ETUDES, DES CONSULTATIONS ET DU PROCESSUS DECISIONNEL RELATIF AU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE | 8 |
| 2.1. Rappel de la procédure réglementaire | 8 |
| 2.2. Déroulement de cette procédure pour le projet de liaison Lyon-Turin | 9 |
| 2.3. Les autres études disponibles | 12 |
| 3. REPONSES AUX QUESTIONS POSEES AU CAHIER DES CHARGES DE L'EXPERTISE | 16 |
| 3.1. Lot 1. Transport | 16 |
| 3.2. Lot 2. Economie - Rentabilité | 79 |
| 3.3. Lot 3. Impacts du projet | 115 |
| 4. ANALYSE GLOBALE DU PROJET | 157 |
| 4.1. Le besoin d'une clarification | 157 |
| 4.2. Adéquation de la méthode Analyse de la Valeur au projet de liaison transalpine | 160 |
| 4.3. Première tentative d'application de la méthode Analyse de la Valeur | 161 |
| 4.4. Présentation de la première famille de configurations | 167 |
| 4.5. Comparaison de ces configurations | 173 |
| 4.6. Présentation de la deuxième famille de configurations : priorité au tunnel de base | 176 |
| 4.7. Conclusion sur la construction de ces configurations | 177 |
| ANNEXES | 177 |
| Annexe 1. Diagrammes des variantes de tracé | 178 |
| Annexe 2. Présentation détaillée des configurations A, B, C, D | 179 |
| Annexe 3. Note sur la saturation du tunnel mixte sou Chartreuse | 185 |
| Annexe 4. Retour sur la comparaison Chapareillan-Apremont | 187 |
| Annexe 5. Exemple d'un horaire cadencé coordonné (SMA) | 190 |
| Annexe 6. Abréviations | 191 |
| CAHIER DES CHARGES DE L'EXPERTISE | |

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Au terme de cette mission d'expertise de deux mois, les experts ont tiré ensemble cinq conclusions et proposé trois recommandations :

1ère conclusion : les questions posées sont pertinentes.

Les questions posées par les associations sont tout à fait pertinentes. Elles ont permis d'aborder toutes les composantes du projet et nous espérons que notre expertise, au delà des seules réponses aux questions posées, apportera des éléments pour les prochaines décisions à prendre sur ce projet.

2ème conclusion : A leur stade actuel (juillet 1997) les dossiers réglementaires ne permettent pas de répondre à toutes les interrogations.

Les dossiers réglementaires sont précis pour les informations techniques relatives à la fonctionnalité, aux tracés, à la nature des travaux et à l'identification des impacts directs. Par contre, ils sont insuffisants pour les questions relatives à l'évaluation des trafics, aux attentes des voyageurs, aux prévisions de transport de marchandises, aux coûts, au calcul économique et à la prise en compte de l'environnement dans une approche plus systémique et moins comptable.

3ème conclusion : les informations complémentaires sont nombreuses, riches mais génèrent parfois une certaine confusion faute de cohérence et de choix entre les multiples estimations. Elles ne permettent pas de répondre à toutes les questions.

A nos nombreuses questions, les services de la SNCF ont accepté de répondre jusqu'à certaines limites :

- la première limite est due à l'insuffisance des données disponibles sur les trafics actuels, sur la sensibilité des voyageurs à une modification des services et sur les besoins des clients aussi bien voyageurs que marchandises.

- la deuxième limite est celle de la confidentialité des modèles et des données pris en compte dans ces modèles. Dès l'instant que la SNCF fait appel pour cet investissement à une participation publique (qui peut être estimée entre 60 et 100% de l'investissement selon le taux d'actualisation choisi), tous les éléments du calcul économique devraient être transparents.

- la troisième limite est l'absence de cartographie régionale de l'environnement servant de référence à tout débat sur les infrastructures.

- la quatrième limite est l'absence d'une approche globale et cohérente entre modes de transport. Les estimations de trafic détourné de l'avion ou de la route mériteraient un examen contradictoire entre les différentes Directions (Direction de l'aviation civile, Direction des routes, Direction des transports terrestres) de la même autorité de tutelle, le Ministère des Transports. De même les analyses relatives à l'autoroute ferroviaire et au transport combiné ne devraient pas être déconnectées entre elles.

4ème conclusion : le coût total des investissements proposés est trop élevé et nécessite un sérieux tri entre les propositions.

Le coût des projets proposés pour la fonction fret et voyageur (hors sillon alpin Nord) s'élève au minimum à 60 MdF. Nous avons tenté une comparaison économique de quelques configurations techniques montrant la possibilité de proposer des combinaisons de tracé et de phasage dans la plus grande transparence. Même s'il est justifié de se placer dans une stratégie d'offre (anticiper la demande des voyageurs et du fret), tout sur-investissement doit être évité et le maximum de flexibilité doit être recherché.

5ème conclusion : les différentes finalités des nouvelles infrastructures voyageurs et marchandises ne peuvent être étudiées séparément, bien que leurs calendriers de réalisation puissent être différents.

Si le projet d'une LGV Lyon-Montméliant a du sens en tant que tel pour les voyageurs, ce n'est pas le cas pour les projets marchandises qui relèvent obligatoirement d'une approche globale Lyon-Turin.

1ère recommandation :

Avant d'effectuer des choix ou de lancer de nouvelles études techniques, il nous semble nécessaire de revoir et compléter les dossiers réglementaires sur les principaux points que nous avons soulevés. En présentant toutes les solutions de manière ouverte lors de la prochaine consultation auprès des collectivités locales, l'Etat et le maître d'ouvrage pourront récolter le maximum d'informations sur les différents tracés et phasages avant de procéder à une nouvelle approche globale, prenant également en compte la présente expertise.

2ème recommandation :

Il paraît utile de mettre en place dès maintenant, et sans attendre les études d'avant projet détaillé, des bases d'informations dans les domaines suivants :

- enquête sur les trafics pour les différents modes, afin d'actualiser les chiffres de l'année de base¹,
- étude marketing des besoins clients,
- cartographie environnementale et études plus globales des écosystèmes des territoires traversés (à l'échelle des écosystèmes²).

3ème recommandation :

Monter entre tous les décideurs et maîtres d'ouvrages participant au projet une dynamique collective, du type analyse de la valeur, combinant les deux sections françaises et internationales et permettant d'évaluer les différentes configurations sur des bases transparentes à tous les opérateurs et aux collectivités publiques qui seront appelés à y participer.

¹ actuellement calés sur les données 1992

² voir synthèse du lot 3, Environnement.