

**Savoie 2040**  
Diagnostic prospectif

Fiche de synthèse

# La LIAISON FERROVIAIRE MIXTE LYON-TURIN sera-t-elle RÉALISÉE à l'horizon 2040?

*Cette fiche élaborée en 2014 a fait l'objet d'une actualisation début 2016 pour les données d'état des lieux.*

*Les modalités datent de 2014 avant la confirmation du lancement du chantier du tunnel de base. De ce fait, elles explorent un champ des possibles aujourd'hui pour partie obsolète (modalité 4).*

## ÉTAT des LIEUX

La ligne historique entre la France et l'Italie via le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis présente des rampes importantes et une altitude (1350m) qui rendent difficile et coûteux le transport de marchandises. Le trafic ferré de marchandises reste donc modeste en dépit de l'existence de l'AFA et de la mise du tunnel au gabarit B1 compatible avec le ferroutage des camions de hauteur 4m.

D'autre part, la capacité de la ligne à voie unique depuis Saint-André-le-Gaz est faible et l'infrastructure est saturée par le cumul des trains de voyageurs (>100 TER et TGV) en provenance de Lyon et des trains de marchandises.

L'objectif premier du Lyon Turin est de s'affranchir de ces contraintes qui, en entravant le développement du fret par report modal et le cadencement des liaisons voyageurs, sont à l'origine d'importants problèmes de pollution

de l'air des vallées de l'Arve et de la Maurienne ainsi que de nuisances sonores et d'une insécurité routière significatives.

Le sommet franco-italien du 20 novembre 2013 a confirmé le caractère prioritaire de ce projet, l'engagement des 2 États de lancer les travaux du tunnel de base début 2015 (galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte). La mise en service du tunnel de base est donc envisagée autour de 2028.

Le projet de lignes fret et voyageurs entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne a été déclaré d'utilité publique en août 2013. Cependant, le rapport Duron (2013) a classé cette partie de la liaison au nombre des projets ayant vocation à être engagés entre 2030 et 2040 mais avec un réexamen de la situation tous les 5 ans pour tenir compte de l'évolution des trafics.

Quels

## FUTURS POSSIBLES ?

### Modalité 1

#### le Lyon-Turin réduit à sa section internationale

Les accès sont définitivement abandonnés et seul le tunnel de base est réalisé. L'effet sur le report modal est insuffisant, l'impact du trafic poids lourds très important et la desserte voyageurs se dégrade encore. L'infrastructure n'a qu'un effet d'entraînement limité sur le territoire.

### Modalité 2

#### le Lyon-Turin durablement réduit à sa section internationale en dépit d'un besoin croissant

La réalisation des accès français n'est pas engagée avant la mise en service du tunnel de base et le Lyon-Turin se trouve durablement réduit à la section internationale et un accès par les lignes historiques en dépit d'un besoin croissant pour les échanges fret et voyageurs.

L'impact du trafic poids lourds est important et la desserte voyageurs se dégrade encore. L'infrastructure n'a qu'un faible effet d'entraînement sur le territoire et les échanges entre la France et le sud de l'Europe sont fortement pénalisés.

### Modalité 3

#### le Lyon-Turin comme prévu (projet DUP)

Le projet est réalisé en totalité : tunnel de base transfrontalier (2015-2028) et accès français (2025-2035?). Les travaux générés entre 2015 et 2035 induisent la création de nombreux emplois et dynamisent l'activité économique. Les nuisances sont à terme largement compensées par les bénéfices liés au report modal et l'attractivité de la Savoie s'en trouve améliorée, notamment à la mise en service de la ligne mixte.

### Modalité 4

#### le Lyon-Turin stoppé

Le projet est stoppé au profit de la modernisation de la ligne existante : le tunnel de base de la section transfrontalière n'est pas réalisé. Ce revirement bénéficie dans un premier temps à l'environnement (nuisances des chantiers, impact des ouvrages), à la qualité de la desserte du quotidien et au fret mais conduit néanmoins à moyen terme à une saturation de l'axe. La Savoie qui se voit écartée des axes d'échanges structurants à l'échelle de l'Europe n'en tire aucun bénéfice économique.

# L'ÉTAT des LIEUX DÉTAILLÉ

## France

### Origine du projet : les dates clés

Le projet de train à grande vitesse/transport combiné figure dans la liste des projets prioritaires à l'issue du Conseil européen d'Essen dès 1994.

- 1989 : premières études LGV (Ligne à Grande Vitesse)
- 1995 : premières études ligne fret
- 1996 : création de la commission intergouvernementale.
- 2001 : création de la société binationale Lyon Turin Ferroviaire
- 2007 : validation des études préliminaires et lancement des études avant-projet sommaire des accès
- 2007 : Déclaration d'utilité publique tunnel de base
- 2010 : Décision modificative de choix du tracé des accès
- 2013 : Déclaration d'utilité publique des accès
- 2015 : Création du promoteur TELT et obtention de la 1ère tranche de financements européens

### Contexte

La ligne historique entre la France et l'Italie via le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis présente des rampes importantes et une altitude (1350m) qui rendent difficile et coûteux le transport de marchandises. La limitation de la longueur des trains pour des raisons de traction et de croisement ne permet pas aux opérateurs d'autoroutes ferroviaires de mettre en place des services aussi compétitifs qu'en Suisse. Le trafic ferré de marchandises reste donc modeste en dépit de l'existence de l'autoroute ferroviaire alpine en expérimentation et de la mise du tunnel au gabarit B1 compatible avec le ferroutage des camions de hauteur 4m.

D'autre part, la capacité de la ligne à voie unique depuis Saint-André-le-Gaz est faible et l'infrastructure est saturée par le cumul des trains de voyageurs (>100 TER et TGV) en provenance de Lyon et des trains de marchandises.

Cependant, la diminution du fret ferroviaire et routier entre France et Italie constatée ces dernières années a suscité l'émergence d'une opposition au projet fondée sur la contestation de l'utilité d'une infrastructure dimensionnée pour des capacités qui ne seraient jamais atteintes. Les tenants d'une mise à niveau de la ligne historique comme solution à court terme plus économique et moins impactante pour améliorer le confort des voyageurs tout en assurant le fret pendant encore longtemps sont donc de plus en plus mobilisés.

Pour les promoteurs du projet, en permettant de mettre en réseau 5000 km de lignes ferroviaires existantes entre les grandes villes européennes, la Transalpine Lyon – Turin est le maillon central du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne - Kiev. Retenu dès 1994 par l'Europe dans la liste de ses 14 projets prioritaires de transport, la Transalpine permettra d'acheminer, entre Lyon et Turin, 40 millions de tonnes de marchandises par an et 5 millions de voyageurs dans des conditions optimales de fluidité, de fiabilité et de sécurité et répond de plus au développement impératif de l'intermodalité, objectif réaffirmé dans le traité de 2012.

Le sommet franco-italien du 20 novembre 2013 a confirmé le caractère prioritaire du projet, l'engagement des 2 États de lancer les travaux du tunnel franco-italien début 2015 par la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte (10km) et la demande de financement à l'UE (40% sur 8,5Md€).

En France l'accord du 30 janvier 2012 a été ratifié le 2 décembre 2013 permettant la création du promoteur et entérinant le plan de financement : ces décisions sont intervenues en février 2015 avec la création de Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT) chargé de la réalisation et de la gestion de la section transfrontalière.

La mise en service du tunnel de base est donc envisagée autour de 2029.

Le projet de lignes fret et voyageur entre Lyon et Saint-Jean (dit «accès français») a été déclaré d'utilité publique en août 2013. La visibilité est cependant moindre dans la mesure où le rapport Duron (2013) a classé cette partie de la liaison au nombre des projets ayant vocation à être engagés entre 2030 et 2040 au plus tard mais avec un réexamen de la situation tous les 5 ans pour tenir compte de l'évolution des trafics.

### Trafic transalpin

Entre 1984 et 2012, le trafic transalpin de marchandises est passé de 68MT à 148 millions de tonnes. Depuis 2000, il a cependant diminué entre la France et l'Italie.

Le mode routier est fortement prédominant à travers les Alpes avec une part modale de 65.7% en 2011.

La part modale du ferroviaire apparaît très variable selon les trois pays concernés. Alors qu'elle est 34.3% sur l'ensemble de l'arc alpin, elle s'élève à 63.9% en Suisse, à 33.5% en Autriche, mais n'est que de 8.4% en France.

Cette répartition entre les modes se traduit par d'importants problèmes de pollution de l'air des vallées de l'Arve et de la Maurienne ainsi que des nuisances sonores et une insécurité routière significatives.

Plusieurs éléments expliquent ces différents chiffres, notamment :

- la forte contrainte réglementaire au passage du Mont-Blanc ;
- les tarifs élevés des tunnels français ;
- les entraves à la circulation des trains entre 2004 et 2012 pendant les travaux de mise au GB1 du tunnel du Mont-Cenis ;
- des politiques de report modal volontaristes à l'est des Alpes : traversées performantes, taxation,...

## Savoie

En Savoie, le projet Lyon Turin recoupe de nombreuses problématiques et la question de son devenir est donc structurante pour le département.

À l'échelle macroéconomique, l'évolution des grands équilibres européens au profit de l'axe nord-sud en Europe centrale actuellement prépondérant (passages suisses et autrichiens) ou vers un rééquilibrage en faveur du sud de l'Europe (axe est-ouest) sera déterminante pour la place de la Savoie au sein de cet ensemble. La liaison constituerait également un signe clair et un puissant instrument en faveur du report modal avec des incidences favorables sur la qualité de l'air en Maurienne, la sécurité des personnes et de l'environnement (matières dangereuses) et la qualité du service voyageurs. De ce point de vue, la création (ou pas) d'une liaison voyageurs confortable, rapide et fiable entre Lyon et l'ouest de la Savoie via le Nord-Isère confortera les liens métropolitains.

Enfin, le chantier en soi (qui s'étalera sur une période de 12 années au moins pour le seul tunnel de base) sera un vecteur d'activité et de développement qu'il faudra valoriser au mieux, les études menées montrant qu'il pourrait générer en Maurienne environ 2000 emplois sur les 5 années principales.

# Les FUTURS POSSIBLES DÉTAILLÉS

## Modalité 1 - Le Lyon-Turin réduit à sa section internationale

Le faible dynamisme de la construction et de l'industrie européennes et la réduction structurelle de la demande de transport de voyageurs et marchandises entre la France et l'Italie ne justifient pas d'investir sur une nouvelle infrastructure pour les accès. À l'horizon considéré, la vision des opposants l'emporte donc. Le tunnel de base continue à être alimenté par la ligne historique en trains de marchandises et par les navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine qui reste donc peu compétitive par rapport aux autres services ferrés transalpins et à la route.

Dans cette hypothèse, le report modal est insuffisant. La qualité du service reste également médiocre pour les voyageurs, voire se dégrade faute de sillons disponibles. Même s'il évolue peu, le transport de marchandises par la route et par le fer est à l'origine d'impacts très négatifs sur le territoire. Le maintien de la traversée d'Aix-les-Bains par les trains de marchandises fait courir un risque important aux populations de l'agglomération et aux milieux naturels (lac du Bourget). Le trafic poids-lourds reste significatif du fait de l'absence de report modal réel et continue d'impacter la qualité de l'air de la zone urbaine et de la vallée de la Maurienne. L'accessibilité de la Savoie depuis Paris et donc son attrait ne sont pas améliorés et l'effet d'entraînement de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne sur le dynamisme local reste faible. La Maurienne est globalement perdante même si les compensations obtenues vis-à-vis des impacts du tunnel peuvent s'avérer bénéfiques.

## Modalité 2 - Le Lyon-Turin durablement réduit à sa section internationale en dépit d'un besoin croissant

La reprise des échanges avec l'Italie et de la construction de l'Europe, mal anticipées, combinées à une hausse de la fiscalité écologique et des contraintes de protection des vallées alpines aboutissent à ce que le tunnel international mis en service en 2028 est rapidement sous-alimenté par la ligne historique qui fait goulot d'étranglement. Le report modal et la qualité du service voyageur sont fortement pénalisés malgré la demande.

Dans cette hypothèse, l'environnement se dégrade fortement dans les vallées alpines, car les effets négatifs (risques, pollution) sont amplifiés par une forte demande de transport et une saturation des infrastructures existantes.

Cela conduit également à ce que la demande se reporte vers l'est de l'arc alpin avec pour conséquence de pénaliser les échanges et l'activité entre la France et l'Europe du Sud. L'impact est très fort en termes d'attractivité perdue pour la Savoie mais au-delà pour la place de la France au sein de l'ensemble européen.

## Modalité 3 - Le Lyon-Turin comme prévu (projet DUP)

La reprise des échanges avec l'Italie et de la construction de l'Europe combinées aux problèmes environnementaux (air des vallées) et les effets d'une politique fiscale enfin affirmée en faveur du report modal font redouter que le tunnel international attendu pour 2028 ne soit rapidement « sous-alimenté » par la ligne historique de faible capacité. Par ailleurs, la qualité de service des trains du quotidien devenue un enjeu majeur de la mobilité n'est pas à la hauteur des attentes. Sur la base de ce constat intervient à l'occasion d'une réévaluation des besoins vers 2020 une révision des priorités, les accès français sont donc engagés avant la mise en service du tunnel de base pour une mise en service de la ligne mixte Lyon-Chambéry en 2030 et de la ligne fret (1ère voie) en 2035, soit avec une dizaine d'années de décalage par rapport à la DUP.

À l'horizon 2040, les phases 1 et 2 de la DUP sont néanmoins en service.

L'engagement des travaux des accès et du tunnel de base, même s'ils restent décalés dans le temps sont générateurs d'une croissance démographique et de l'emploi à l'échelle de la Maurienne et du département. Au-delà des effets mécaniquement imputables aux chantiers, on observe une relance de l'activité du fait de l'injection de capitaux sur le territoire.

À terme, l'attractivité du département est améliorée par l'existence d'une liaison à forte capacité qui permet tout à la fois un fort report modal (marchandises et voyageurs) au bénéfice de l'environnement, du cadre de vie et de la mobilité des habitants et des touristes.

## Modalité 4 - Le Lyon-Turin stoppé

Suite à un revirement inattendu (Europe, Italie, France ?) intervenu avant le percement de la galerie de Saint-Martin-la-Porte, le tunnel de base n'est pas réalisé et le projet des accès français est également arrêté. L'État engage alors la modernisation de la ligne historique pour permettre l'amélioration du service voyageurs tout en augmentant progressivement le fret. Les trains de marchandises et de ferroutage transitent durablement par Aix, Chambéry et Montmélian.

Cette situation s'avère très pénalisante sur le plan économique pour la Savoie qui se voit écartée des axes d'échange européens structurants. Les travaux entrepris sur les lignes existantes bénéficient

dans un premier temps aux voyageurs mais à terme l'absence de capacités nouvelles pour le fret conduit quand même à un engorgement des axes et à de fortes nuisances, notamment routières. La Maurienne ne bénéficie plus d'aucun effets d'entraînement lié aux chantiers mais gagne en image de par la suppression des nuisances induites sur le cadre de vie pendant toute la durée de construction. En tout état de cause, ce bénéfice supposé en termes d'image et d'environnement ne compense que faiblement les pertes d'activité économique et les conséquences du repli sur soi qui en résulte.



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE SAVOIE**  
*Service prospectives territoriales*

Avec l'appui de :



## SOURCE DOCUMENTAIRES

- Sites web: La Transalpine, InterAlpes.
- Observatoire des transports franco-italien.
- Avis du sénateur André Vairetto.
- Dossier de DUP des accès français, 2011.

*Savoie 2040 est une démarche de prospective territoriale commanditée par le Préfet de la Savoie, et réalisée avec la participation d'acteurs institutionnels locaux. Cette fiche est issue du diagnostic prospectif (2014) qui identifie des facteurs de changement déterminants pour l'avenir de la Savoie, sous forme de questions, et imagine des futurs possibles à l'horizon 2040. C'est un travail très exploratoire, sans tabous, qui ne vise pas à définir des futurs souhaitables ou à éviter, ni à relayer des politiques publiques.*

*Il n'est pas le fait de spécialistes, mais d'un travail bibliographique de l'équipe projet Savoie 2040 et d'un travail en atelier avec les partenaires de la démarche: il est à utiliser comme un questionnement sur l'avenir du territoire et non comme une référence formelle sur les sujets traités.*