

Le Conseil,

Vu le rapport du 4 décembre 1997, par lequel monsieur le président :

A - Expose ce qui suit :

Je vous sou mets, pour avis, le dossier de consultation relatif au projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin que monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes m'a fait parvenir en me demandant de lui adresser, pour le 31 décembre prochain, l'avis de la Communauté urbaine. Le bilan de cette consultation des élus, acteurs socio-économiques et associatifs, sera ensuite transmis par monsieur le préfet à monsieur le ministre chargé des transports au début de l'année 1998.

- Cadre et objectifs de la consultation -

Cette consultation est organisée en application de la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de ligne ferroviaire à grande vitesse.

Elle répond aux commandes ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995 et porte sur :

- les études préliminaires relatives au fret et au sillon alpin,
- les études d'avant-projet sommaire relatives aux sections Lyon-Montmélian et Montmélian-Saint Jean de Maurienne.

Ces études ont été produites dans un cadre partenarial auquel la Communauté urbaine a associé :

- la SNCF qui, en tant que maître d'ouvrage du projet, mène jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet les études techniques, environnementales et économiques de la partie française du projet ;
- le groupement d'intérêt public (GIP) Transalpes, associant notamment la région Rhône-Alpes et la SNCF, qui s'est vu confier une mission d'études complémentaire à celle de la SNCF portant sur les conditions d'insertion régionale du projet : fonctionnement et articulation multimodale des réseaux, aménagement et développement des territoires, montage financier, échanges et communication entre acteurs concernés (la Communauté urbaine est représentée au sein du comité de suivi mis en place par le GIP).

L'ensemble des études techniques, économiques et financières nécessaires à la définition de la section internationale du projet, et en particulier du tunnel de base sous les Alpes, est à la charge du groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Alpetunnel qui réunit à parité la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et la Société ferroviaire dello Stato (FS).

Il est précisé que la consultation organisée par monsieur le préfet n'est pas une enquête d'utilité publique et qu'elle doit permettre d'exprimer une préférence pour une solution plutôt qu'une autre.

La consultation a plus précisément les deux objectifs suivants :

- recueillir un avis sur le projet étudié en conformité avec le cahier des charges ; dans ce cadre il s'agit de recueillir un avis sur des variantes de fuseaux ou de tracés :
- . au vu des études préliminaires, monsieur le ministre peut choisir un "fuseau", large d'environ 1 000 mètres, à l'intérieur duquel s'inscrira le tracé ; ceci permet de choisir entre les grandes options d'itinéraires ;
- . au vu des études d'avant-projet sommaire, la bande de passage peut être réduite, ce qui fixe pratiquement le tracé et le type d'ouvrage à réaliser ;
- débattre de certaines grandes options fixées par le cahier des charges du 7 février 1994 :
- . il apparaît que la première phase du projet telle que définie par le cahier des charges ne peut plus être considérée comme la seule solution possible et que de nouvelles variantes sont survenues ;

. la consultation pourra déboucher sur une mise à jour du cahier des charges par monsieur le ministre, condition nécessaire pour autoriser la poursuite des études concernées.

- Les questions posées par monsieur le préfet -

Ces questions concernent quatre composantes du projet.

Acheminement du fret : étude préliminaire et choix du fuseau.

La décision ministérielle demandait l'étude préliminaire d'un itinéraire d'acheminement du fret depuis Ambérieu en Bugey jusqu'à l'entrée du tunnel de base à Saint Jean de Maurienne et l'étude de faisabilité d'un service d'autoroute ferroviaire avec l'Italie.

Trois itinéraires ont été étudiés, deux contournant le bas Bugey et un comprenant un tunnel sous les Bauges. Du point de vue de l'agglomération lyonnaise, le choix entre ces différents itinéraires devrait prendre en compte l'articulation du projet avec celui d'un contournement fret de l'agglomération, de façon à préciser par exemple la localisation du chantier de transbordement des poids-lourds sur les trains.

Aménagement du sillon alpin nord : étude préliminaire et choix du fuseau.

Monsieur le ministre a demandé :

- l'étude préliminaire de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève, qui comprend l'étude d'une ligne nouvelle entre Aix les Bains et Annecy,

- l'étude des améliorations possibles des lignes existantes, y compris en alternative ou en complément à la desserte par le sillon alpin nord, de Genève, du Chablais, voire de la vallée de l'Arve, par la réalisation de la liaison à grande vitesse Mâcon-Genève.

Du point de vue de l'agglomération lyonnaise, la priorité de calendrier de la liaison transalpine Lyon-Turin doit être réaffirmée, en cohérence et en complémentarité avec les aménagements nécessaires pour une bonne desserte ferroviaire des villes du sillon alpin et de Genève. Dans ce cadre, les alternatives étudiées relèvent de l'avis des collectivités et des acteurs socio-économiques dont le territoire est directement concerné.

Ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian : avant-projet sommaire permettant le choix du tracé d'une première phase.

S'agissant des tracés étudiés pour le raccordement de la ligne Lyon-Turin à la ligne existante Paris-sud-est au sud de Satolas, deux solutions ont été étudiées ayant des fonctionnalités analogues.

Une boucle de retournement a également été imaginée afin de positionner beaucoup plus fortement la plate-forme de Lyon-Satolas comme gare d'interconnexion des dessertes TGV tout en permettant sa desserte par une partie des relations régionales à grande vitesse entre le bassin de vie Lyon-Saint Etienne et la zone alpine.

Ces variantes et la boucle de retournement ont été étudiées à l'intérieur du fuseau retenu par décision ministérielle.

L'intérêt de la réalisation des deux variantes est fortement atténué par celle de la boucle de retournement.

Du point de vue de l'agglomération, il est impératif, pour éclairer cette question, de préciser les fonctionnalités, les conditions de faisabilité technique et financière ainsi que l'impact sur la capacité des infrastructures ferroviaires d'une desserte ferroviaire performante indispensable, à terme, entre les gares centrales de l'agglomération (en particulier la Part-Dieu) et la gare de Satolas.

A l'approche de la combe de Savoie, les études ont conduit à envisager un phasage et des raccordements en direction de Grenoble et de Chambéry non prévus dans le cahier des charges.

Du point de vue de l'agglomération, ces différents phasages et raccordements doivent être étudiés, de façon à ce que toutes les solutions respectant les finalités du projet de la liaison transalpine aient bien été explorées.

Ligne nouvelle entre Montmélian et Saint Jean de Maurienne : avant-projet sommaire permettant le choix du tracé.

Les différentes options présentent en fait les mêmes fonctionnalités et ne concernent pas directement l'agglomération lyonnaise ;

B - Propose de délibérer en conséquence ;

Vu le présent dossier ;

Vu la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 ;

Vu les commandes ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995 ;

Vu le cahier des charges en date du 7 février 1994 ;

Où l'avis de ses commissions déplacements et voirie et développement économique et grands projets ;

DELIBERE

Autorise monsieur le président à porter à la connaissance de monsieur le préfet l'avis de la Communauté urbaine suivant :

- la liaison ferroviaire transalpine mixte voyageurs et fret avec le tunnel de base sous les Alpes est un projet prioritaire à l'échelle internationale et régionale, pour la plate-forme multimodale de Lyon-Satolas et l'agglomération lyonnaise ;

- ce projet doit être étudié en complémentarité avec les projets d'aménagement du sillon alpin et de réutilisation de lignes existantes pour une bonne desserte des différentes agglomérations concernées entre elles et avec la plate-forme de Satolas ;

- la ligne d'acheminement du fret doit prendre en compte, dans sa conception, le projet de contournement ferroviaire fret de l'agglomération lyonnaise ;

- la réalisation du projet de liaison transalpine et le développement de la plate-forme multimodale de Lyon-Satolas impliquent de poursuivre les études du projet de liaison ferroviaire entre les gares centrales de l'agglomération lyonnaise et Satolas ; ces études permettront d'éclairer les enjeux des différentes solutions techniques de connexion de la liaison transalpine au réseau existant ainsi que les impacts du projet d'ensemble sur la capacité du réseau ferré au droit de l'agglomération ;

- la réalisation d'une première phase de la ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian doit être rapidement engagée, car l'ensemble du dispositif lui est subordonné.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,