



Chambéry, le 16 février 2012

Avis de l'ADTC Savoie sur le Lyon-Chambéry-Turin ferroviaire

A l'occasion de l'enquête publique sur les deux étapes de la partie française de la ligne Lyon-Chambéry-Turin, l'ADTC Savoie émet un avis favorable à la réalisation d'une ligne nouvelle mixte (fret + voyageurs).

Une ligne nouvelle est nécessaire, maintenant !

Entre Lyon et le Sillon alpin, une ligne nouvelle ligne mixte (fret + voyageurs) est indispensable. Les deux lignes actuelles (double voie par Ambérieu et voie unique par Saint-André-le-Gaz) ne permettent pas d'acheminer à la fois un important trafic TER, en croissance régulière, les TGV et le fret. Ces lignes connaissent des retards chroniques très supérieurs aux moyennes régionales, qui sont elles-mêmes supérieures aux moyennes nationales. Les temps de parcours (1h20 pour Lyon-Chambéry et 2 heures pour Lyon-Annecy) ne sont guère attractifs pour les voyageurs. A cette ligne nouvelle doit s'ajouter le contournement ferroviaire de Lyon, destiné notamment à désengorger les accès à la gare de Lyon Part-Dieu, actuellement saturés.

Du Sillon Alpin au Piémont, la ligne nouvelle est nécessaire pour diminuer notablement le flux de camions qui traverse l'agglomération chambérienne, la Combe de Savoie et la Maurienne. Cependant, une nouvelle infrastructure, même performante, ne permettra le report du trafic de la route vers le rail que dans un cadre réglementaire et économique adapté. Une taxe sur les poids-lourds doit être instituée, pour faire payer au transport routier son impact environnemental et générer les recettes nécessaires pour maintenir le réseau ferroviaire actuel et construire la ligne nouvelle.

Deux objections sont habituellement opposées au projet :

- Des solutions alternatives, combinant infrastructures nouvelles et rénovations d'infrastructures seraient plus économiques. Ce n'est malheureusement qu'une hypothèse et rien ne garantit qu'elle feraient l'objet d'un consensus des parties prenantes.
- L'impact environnemental d'une ligne nouvelle serait trop important. Sans nier cet impact, qu'il faudra minimiser et compenser, il convient de le comparer à l'impact du maintien d'un trafic routier intense, faute d'une d'infrastructure ferroviaire adaptée.

Les premières études ont été engagées il y a 20 ans : pendant ce temps, les camions ont continué à rouler et les TER à être en retard. **La solution soumise à l'enquête publique a le mérite d'être réalisable d'ici 2020 à 2025. Y renoncer pour une hypothétique meilleure solution reviendrait à renvoyer le nécessaire report modal de la route vers le rail à plus tard et probablement même à jamais.**

Il manque dans le dossier de l'enquête publique une projection précise de ce que sera le service voyageurs (TER intercités, TER locaux, TGV) après la mise en service de la nouvelle infrastructure. L'expérience de la ligne du Haut-Bugey, avec un service TGV à peine accéléré et un service TER dégradé, montre qu'il est nécessaire d'anticiper cette question. Une simple estimation du nombre de trains par jour ne suffit pas : il faut tester la faisabilité des horaires. Les demandes de l'ADTC Savoie figurent en annexe 1.

A propos de l'ADTC Savoie :

L'ADTC Savoie (Association pour le développement des transports en commun) a pour objet le développement des transports en commun comme alternative au développement intensif de la voiture individuelle, ainsi que le développement du fret ferroviaire.

Elle s'adresse en particulier aux utilisateurs de bus urbains, car départementaux et TER et à toutes personnes pour qui le respect de l'environnement et du cadre de vie passe par une meilleure organisation des transports.

L'ADTC Savoie est affiliée à la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

Plus d'informations sur : <http://adtc.savoie.free.fr/>

Contact : adtc.savoie@free.fr / Jean Favre 06 82 42 74 09

Annexe 1 : Quel service voyageurs avec le Lyon - Chambéry- Turin ?

L'ADTC Savoie émet les demandes suivantes.

Tous les TER intercités et locaux devront circuler tous les jours de 6 à 23 heures, à la fréquence d'un train par heure toute journée, avec un renfort à la demi-heure en période de pointe.

TER intercités Annecy - Aix-les-Bains - Chambéry - Lyon

La ligne nouvelle doit permettre de faire circuler des TER intercités, sans réservation obligatoire :

- Chambéry - Lyon en 50 minutes (au lieu de 1h20)
- Aix-les-Bains - Lyon en 1 heure (au lieu de 1h15)
- Annecy - Lyon en 1h30 (au lieu de 2 heures)

Les TER intercités devront avoir leur terminus à Lyon Part-Dieu, avec un arrêt systématique en gare de Vénissieux, qui offre de nombreuses possibilités de correspondance (voir annexe 2).

TER locaux Avant-Pays et Chautagne

Le report du trafic fret, TGV et TER intercités sur la ligne nouvelle libérera des sillons sur les lignes classiques, qui doivent être affectés aux TER de desserte locale :

- Desserte fine de l'Avant-Pays : Chambéry - Cognin - Aiguebelette - Lépin-le-Lac-la-Bauche, Saint-Béron-la-Bridoire, Pont-de-Beauvoisin - Les Abrets-Fitilieu - Saint-André-le-Gaz. Correspondance optimisée (moins de 10 minutes d'attente) à Saint-André-le-Gaz avec les TER Grenoble - Lyon
- Desserte fine de la Chautagne : Chambéry - Vivier-du-Lac - Aix-les-Bains - Chindrieux - Vions-Chanaz - Culoz. Correspondance optimisée (moins de 10 minutes d'attente) à Culoz avec les TER Genève - Lyon

TER locaux Maurienne et Tarentaise

La desserte fine de la Maurienne et de la Tarentaise peut être envisagée avec des TER Bourg-Saint-Maurice - Chambéry et Modane - Chambéry, à condition :

- qu'une correspondance optimisée pour Lyon (moins de 10 minutes d'attente) soit garantie à Chambéry
- que quelques trains directs pour Lyon soient maintenus en période de pointe

TGV Annecy - Aix-les-Bains - Chambéry - Lyon

Le gain de temps de parcours sera surtout utile sur la liaison Annecy - Paris, qui passera de 3h45 à moins de 3 heures.

Un arrêt systématique des TGV à Lyon-Saint-Exupéry améliorerait notablement la liaison entre Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry et l'aéroport.

Annexe 2 : Pour un arrêt en gare de Vénissieux

Proposition

Dans le cadre de la ligne nouvelle Lyon - Chambéry, les TER intercités, qui auront leur terminus à Lyon Part-Dieu, doivent faire un arrêt systématique en gare de Vénissieux, qui offre de nombreuses possibilités de correspondance.

Intérêt

Rendre les temps de trajet porte à porte entre les Alpes du Nord et le sud-est de l'agglomération lyonnaise plus performant en train qu'en voiture.

Diminuer les flux piétons dans la gare de Lyon - Part-Dieu

Correspondances possibles

La gare de Vénissieux est déjà un important pôle intermodal :

- métro D direct vers les Grange-Blanche, Bellecour, le Vieux Lyon et Vaise
- TER omnibus vers Jean Macé et Perrache
- tramway T4 vers les Etats-Unis et les Minguettes
- 7 lignes de bus desservant le quart sud-est de l'agglomération
- grand parking relais

Il manque cependant les modes de transport suivant :

- une station de taxi
- une station de voitures en autopartage

Enfin, la gare de Vénissieux devrait être agrandie et rendue plus accueillante (services, commerces, sécurité, présence humaine...), en un mot rendu digne d'une ville de près de 60 000 habitants.

Expériences similaires réussies

En Allemagne, de nombreuses gares d'entrée d'agglomération, complémentaires de la gare centrale, fonctionnent de manière similaire.

En Rhône-Alpes, la gare de Gare de Grenoble-Universités-Gières, quasiment abandonnée à la fin des années 1970, est devenue un pôle multimodal très fréquenté suite à sa rénovation, à sa connexion au tramway et à l'arrêt systématique des trains y passant.