

Déjà en 1996 Louis Besson essayait
de préconiser une gare à Chambéry.
alors quelle était prévue à Montauriolan.

Cette proposition par contre prévoyait le passage
par l'ancienne ligne ST Amélie le gaz, donc par
Bussy

Communiqué de presse

18 mars 1996

TGV Lyon/Italie : Michel BARNIER .
n'est pas favorable à la variante "Chambéry-Nord/Romagnieu" N

Le 22 mars prochain, le comité régional de pilotage des études du T.G.V. Lyon/Italie doit se réunir. Figure à l'ordre du jour, la présentation d'une note sur la desserte du Sillon Alpin par un raccordement dit "de Romagnieu", qui correspond à une section de ligne nouvelle en Savoie entre Avressieux et le secteur de Villarcher, au Nord de Chambéry.

Cette variante de tracé permettrait un accès plus direct au Sillon Alpin Nord et donc à Annecy et Genève.

Il ne s'agit pas d'une hypothèse nouvelle puisqu'elle avait été imaginée par le bureau d'études SOFRERAIL, en 1991, dans le cadre d'une étude de la desserte ferroviaire du Sillon Alpin. Dans ce dossier, l'élément récent fut l'idée de faire de cette variante de tracé, une première phase de réalisation du T.G.V. Lyon/Italie, idée proposée par le Directeur Régional de l'Équipement dans un rapport interne à l'administration, de juillet 1995, intitulé "proposition pour un schéma multimodal de transport en Rhône-Alpes".

Avec les membres de l'exécutif départemental, j'ai étudié très attentivement cette proposition. Sa présentation soulignait, en effet, plusieurs avantages à court terme d'un tel tracé qui ont été exprimés notamment par le Maire de Chambéry :

- Amélioration de la desserte du Sillon Alpin nord pour rallier nos voisins genevois au projet Lyon/Italie,
- Réalisation d'une économie à court terme permettant d'engager rapidement ce projet,
- Utilisation de la gare de Chambéry.

Un examen plus approfondi m'a pourtant convaincu que ces arguments ne doivent pas masquer certains inconvénients majeurs, qui mettraient en cause la bonne progression de cette grande affaire. III

A mes yeux, l'enjeu essentiel du projet reste la réalisation d'une liaison transalpine en faveur des marchandises et des voyageurs. La recherche de gain de temps de parcours vers Genève ne doit pas affaiblir la composante internationale du projet.

D'autre part, la prise en compte des marchandises et celle des voyageurs ne sauraient être dissociées. Ce nécessaire couplage, soutenu avec force par les Savoyards, améliore, on le sait, la rentabilité globale du projet et l'intérêt que peut lui porter l'Union Européenne. Le maintien à terme d'une partie importante du fret sur la ligne actuelle Culoz/Aix/Chambéry n'est pas acceptable.

En matière de desserte ferroviaire, le choix d'un tracé Chambéry-Nord pourrait remettre en cause le principe d'une desserte rapide du Sillon alpin interconnectée à la ligne nouvelle Lyon/Italie, pourtant élément essentiel de l'aménagement de la partie alpine du territoire régional. Un accord précis a été conclu en 1991 avec nos amis dauphinois, accord qui ne saurait être remis en cause. Le risque est très grand, à terme, d'isoler Chambéry et la Savoie des flux de voyageurs qui passeraient au nord et au sud de l'agglomération chambérienne. Par suite, la réalisation d'une gare internationale en Combe de Savoie, au confluent des liaisons "France-Italie" et Genève-Grenoble, serait gravement compromise. La Savoie verrait ainsi privée de tout contenu la position stratégique que lui laissent espérer les perspectives jusqu'alors retenues.

Quant aux économies en première phase qu'occasionnerait le tracé "Bretelle de Romagnieu", elles n'auraient qu'un caractère provisoire compte tenu, en particulier, des surcoûts liés à la réalisation d'un tunnel sous la Chartreuse devant accepter aussi bien les T.G.V. que les trains de marchandises.

Enfin, l'inévitable allongement des procédures et la reprise de nouvelles études pourraient compromettre sérieusement les chances de voir aboutir ce projet, lui faisant perdre à coup sûr son caractère prioritaire au niveau national.

Pour ces différentes et fortes raisons, il me paraît inopportun d'envisager de faire de cette variante de tracé, une première phase de Lyon/Italie.

Toutefois, dans une logique de phasage de la réalisation, tout en recherchant une desserte plus directe d'Aix-les-Bains, Annecy et Chambéry, l'utilisation du tunnel actuel sous la montagne de l'Épine, sur la ligne Saint-André-le-Gaz - Chambéry, pourrait être étudiée. Ce serait l'occasion de moderniser la ligne existante, représentant une opportunité d'améliorer la desserte de Chambéry et de se servir de cette infrastructure comme itinéraire de secours dans le futur.

* gare internationale Combe de Savoie entend l'implantation au Chambéry ?

Michel BARNIER

* marchandises voyageurs sous Chartreuse et reconnaît un surcoût du projet

* Il reconnaît que le temps passant le projet perd de sa priorité

* Il reconnaît (à part le tunnel sous l'épin qui ne nous arrange pas) qu'il faut moderniser la ligne existante