

Alpetunnel

GEIE

Junin 1996

N°1

Un passaggio nelle Alpi, un passaggio per l'Europa !

Ouvrons les Alpes, ouvrons l'Europe !

Edito

Ouvrons les Alpes, Ouvrons l'Europe



Le progrès va de pair avec le développement des systèmes de transports. Parmi eux, le train est sans égal en termes de sécurité, d'économie et de respect de l'environnement. Il assure un service rapide et confortable pour le transport des passagers et permet le transport des marchandises en toute sécurité.

En 1871, l'inauguration du tunnel ferroviaire du Fréjus a permis la connexion des réseaux français et italiens. Aujourd'hui, plus d'une centaine de trains empruntent chaque jour l'itinéraire Lyon - Turin. La ligne St-Jean-de-Maurienne - Bussoleno comporte des pentes de 30 ‰ qui en limitent la capacité et la vitesse, en montée comme en descente. Les prévisions de trafic, tant voyageurs que marchandises, sont par ailleurs en forte croissance sur cet axe.

C'est de ce constat qu'est né le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin. La liaison figure parmi les 14 projets retenus comme prioritaires par la Communauté Européenne en décembre 1994.

La définition et l'insertion de cette nouvelle infrastructure dans les régions Rhône-Alpes et Piémont ont fait l'objet, dès 1991, d'une étude menée par les sociétés ferroviaires française et italienne sous le contrôle de leur gouvernement respectif. Un Comité de pilotage a pris le relais en novembre 1992. Deux ans plus tard, un Groupement Européen d'Intérêt Economique, nommé ALPETUNNEL, fut constitué. Son rôle est d'effectuer l'ensemble des études techniques, économiques et financières nécessaires à la réalisation du projet.

La lettre d'information d'Alpetunnel GEIE a pour objectif de fournir des informations précises et régulières sur l'avancement du projet. Elle s'adresse notamment aux communes directement concernées par cette nouvelle liaison qui, au-delà de la contribution apportée au développement européen, représente un atout économique indéniable pour les régions traversées.

Maurizio CAVAGNARO,
Président d'Alpetunnel GEIE

CARTE D'IDENTITÉ

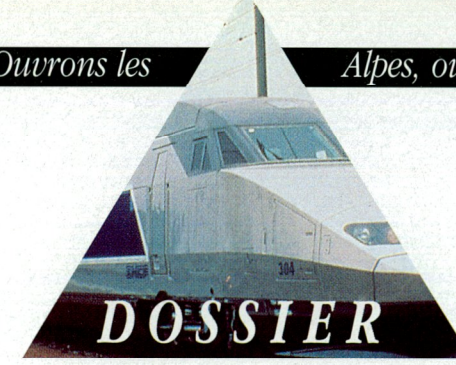
LE PROJET

- . Ses caractéristiques
- . Des métropoles plus proches

POINT TECHNIQUE

ACTUALITES

- . Le contrôle des Etats
- . Le GIP TRANSALPES
- . La société T.A.V. rejoint Alpetunnel
- . Le "OUI" de la Région Piémont



Carte d'identité

Nom : Alpetunnel GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique)
Acte de naissance : 24 novembre 1994
Signataires : Ferrovie dello Stato et SNCF
Président : Maurizio Cavagnaro
Directeur technique : Eric Rebeyrotte
Directeur des études économiques : Ugo Surace
Siège principal : Chambéry
Siège secondaire : Turin
Antenne : Modane

Missions :

- Réaliser l'ensemble des études nécessaires à la définition et à la mise au point de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon - Turin dans sa partie internationale.
- Assembler les éléments concernant les structures de financement, de construction et de gestion du tunnel franco-italien.
- Contribuer à la recherche de financement.

ETAPES DECISIVES

17 décembre 1990
 La liaison Lyon - Turin figure parmi les 15 maillons-clés du réseau européen de trains à grande vitesse.

17/18 octobre 1991
 Sommet franco-italien de Viterbe : Lancement d'une étude de faisabilité sur la liaison transalpine Lyon - Turin nécessitant la réalisation d'un tunnel de 54 km.

Novembre 1992
 Sommet franco-italien de Paris : Constitution d'un Comité de pilotage ayant pour mission de valider les études.

Novembre 1993
 Sommet franco-italien de Rome : Accord pour la création, par les réseaux ferroviaires respectifs, d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique d'étude.

15 décembre 1994
 Sommet bilatéral de Rome et d'Aix-en-Provence : Les Ministres des Transports italien et français décident d'engager un programme d'études de 800 MF, dont une première tranche de 220 MF pour 1995.

15 janvier 1996
 Création d'une Commission intergouvernementale chargée de superviser le projet.

Le projet

Ses caractéristiques

La liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon - Turin est un projet profondément novateur par la multiplicité de ses composantes : voyageurs et fret, axes Est - Ouest et Nord - Sud (aménagement du sillon alpin de Genève à Grenoble et Valence). Des études sont en cours pour la partie française du projet, sous l'égide du GIP Transalpes et de la SNCF. Sur les 150 km constituant la partie internationale de la liaison, Alpetunnel a une mission d'étude (grand tunnel) et de coordination. A l'Est de Turin, la liaison se poursuivra vers Milan, Vérone et Venise en s'insérant dans le réseau à grande vitesse italien. Dès Saint-Jean-de-Maurienne, la liaison disparaîtra du paysage pour se glisser sous les Alpes avec un tunnel de plus de 50 km qui représente la pièce maîtresse du projet. Est également prévue, à l'Est de Modane, la réalisation d'une gare souterraine qui garantira les meilleures conditions de trafic et de sécurité.

Des Métropoles plus proches

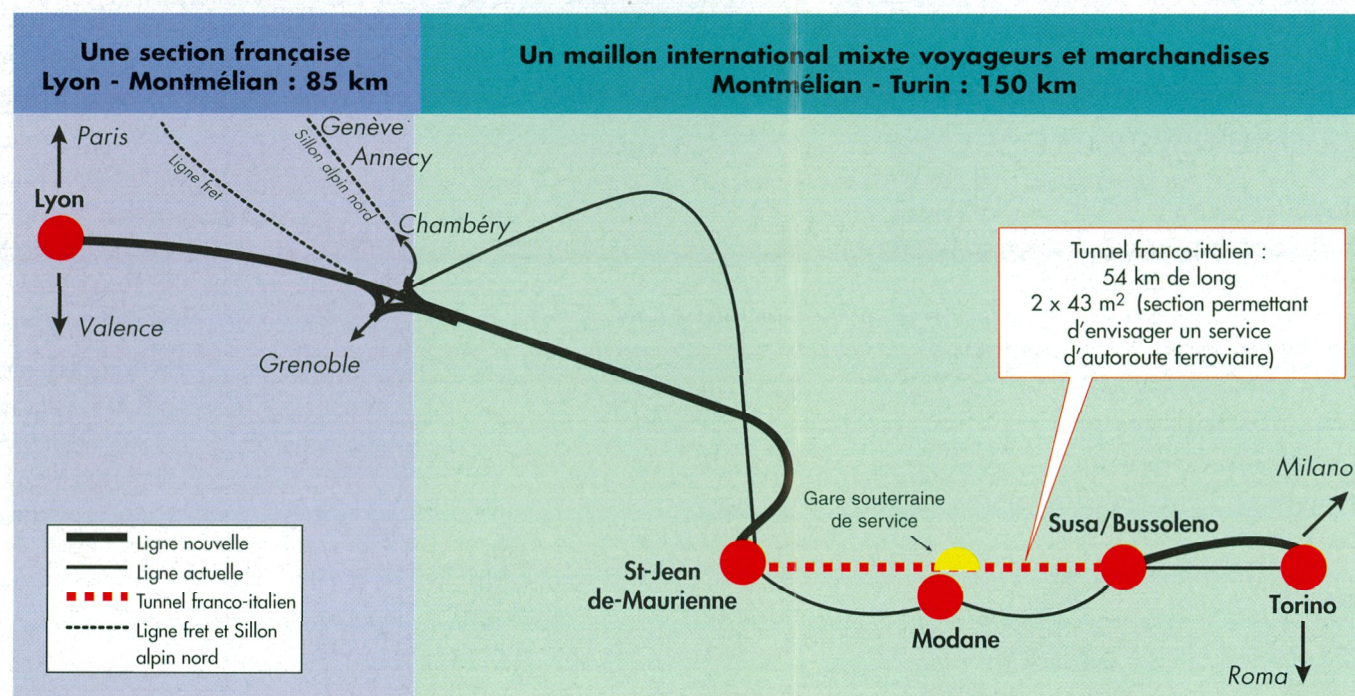
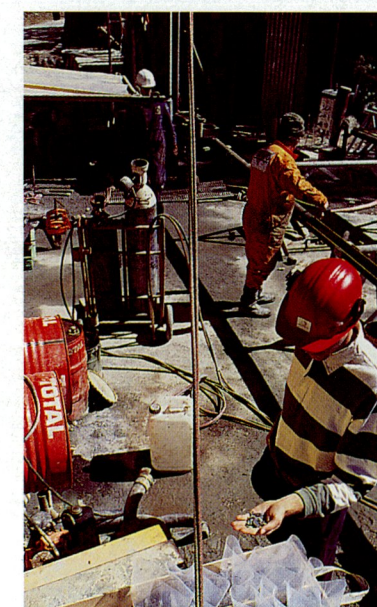
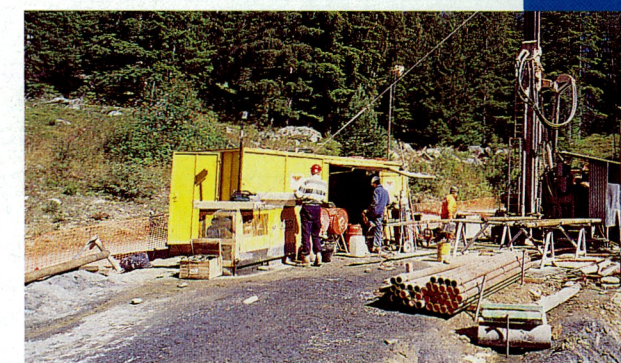
Cette nouvelle liaison permettra la réduction des temps de parcours, mettant Lyon à 1 h 20 de Turin contre 4 h 05 actuellement, et Paris à 3 h 40 de Milan. De quoi modifier radicalement les échanges entre la France et l'Italie. Les voyageurs ne seront pas les seuls à bénéficier de cette amélioration qui profitera également au transport des marchandises.

En effet, dès les premières études, le tunnel franco-italien a été conçu pour un trafic mixte voyageurs-fret permettant l'exploitation d'un service d'« autoroute ferroviaire ». Les camions et leurs chauffeurs pourront ainsi être transportés à bord de navettes à grand gabarit.

Une révolution pour les trains de marchandises mais aussi pour les populations des vallées alpines menacées par les nuisances acoustiques et environnementales générées par un trafic poids lourds en forte croissance.

Point technique

D'importantes campagnes de reconnaissance géologique, effectuées entre septembre 1990 et septembre 1994, ont permis d'établir une cartographie détaillée des massifs alpins concernés. Des études hydrogéologiques ont été menées en parallèle afin de mesurer l'état initial de ces massifs dans certains secteurs. Trois galeries de reconnaissance seront creusées dès 1997. Ces ouvrages permettront de mieux cerner les conditions de passage dans les secteurs décisifs. Ils constitueront un test grandeur nature, ou presque, pour les techniques de creusement envisagées. Un concours de conception de tunnelier sera par ailleurs lancé afin de choisir les techniques les plus appropriées à la réalisation du tunnel franco-italien. Une étude précise permettra de trouver les solutions les plus adaptées en ce qui concerne les déblais et ce, afin de maintenir l'équilibre du milieu naturel.



Le contrôle des Etats

Le 15 janvier 1996, Giovanni Caravale et Bernard Pons, les Ministres des Transports italien et français, ont signé un accord prévoyant la création d'une commission intergouvernementale pour la préparation et la réalisation de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon - Turin. Co-présidée par Claude Villain, Inspecteur général des Finances, et Achille Vinci-Giacchi, Conseiller diplomatique du Ministre des Transports italiens, cette commission a pour mission d'élaborer le traité définissant les caractéristiques générales du projet et supervisera les études techniques.



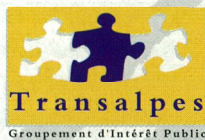
ITALIE

La société T.A.V. rejoint ALPETUNNEL

Le 15 avril dernier, la société ferroviaire italienne FS S.p.A. - membre fondateur du GEIE - a cédé, avec l'accord de la SNCF, 20 de ses parts à la société TRENO ALTA VELOCITA'.

FRANCE

Le GIP TRANSALPES



Le Groupement d'Intérêt Public TRANSALPES a été créé par arrêté ministériel le 15 janvier 1996. Il associe autour de la Région Rhône-Alpes et de la SNCF, la Région Piémont et les acteurs des différents réseaux de transport rhône-alpins. En l'occurrence, les sociétés autoroutières SAPRR et AREA, les sociétés d'exploitation des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, gestionnaire de l'aéroport de Satolas.

Présidé par Pierre Dumas, Vice-président du Conseil Régional chargé des Transports, et dirigé par Michel Rivoire, Conseiller du Président du Conseil Régional, le GIP a pour mission de conduire les études relatives aux grandes fonctions du projet Lyon - Turin : l'intermodalité, les conséquences sur l'aménagement du territoire et le financement, en liaison avec Alpetunnel GEIE.

Le "OUI" de la Région Piémont

Le Conseil Régional du Piémont a dit oui à une large majorité au projet de réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Lors de la séance du 7 février 1996, le Conseil Régional a affirmé que le développement des transports rapides sur rail est un objectif prioritaire pour le développement de l'économie du Piémont et de l'Italie. Il demande à la Commission Régionale de mettre en place une banque de données sur le réseau des transports, ouverte aux entreprises, associations et citoyens, ainsi qu'un secrétariat technique qui l'assiste dans la phase de programmation, de définition et d'évaluation des projets.

Enzo Ghigo, Président de la Commission Régionale, a rappelé que la Région assume un rôle de coordinateur auprès des collectivités locales à travers la constitution d'un Comité auquel participent aussi les Ferrovie dello Stato.

Vous pouvez adresser vos questions à :

Alpetunnel GEIE

1091, avenue de la Boisse - 73000 Chambéry - France
Via Nizza, 4 - 10125 Torino - Italia

Si vous souhaitez recevoir la lettre d'information d'Alpetunnel GEIE, vous pouvez adresser votre demande par fax au :

79 69 77 01 - version française
(11) 568 34 62 - version italienne

Lettre d'information d'Alpetunnel GEIE

Directeur de la publication : Eric REBEYROTTE
Réalisation : 02 Communication - 274, av. du Grand Verger - 73000 Chambéry - Tél. 79 69 07 02
De Stijl - Via Vespucci, 9 - 10128 TORINO - Tél. 011/568 15 40
Photos : Gilles MARGUERAT

