



## Le Mot du Président

Avec le Traité de Rome en 1957, puis l'acte unique de 1987 et le Traité de Maastricht de 1993, l'Union Européenne a affirmé le rôle déterminant joué par les transports pour assurer l'union politique de l'Europe.

Le projet Turin - Lyon se présente dans ce cadre comme un maillon essentiel permettant l'unification du réseau européen à grande vitesse et une amélioration substantielle des conditions de passage du fret à travers les Alpes.

Le mandat d'union politique ne sera complètement réalisé que lorsque le réseau ferroviaire européen dans son ensemble sera en mesure de franchir tous les obstacles d'ordre institutionnel, financier ou naturel.

Les techniciens ayant à disposition des ressources technologiques inimaginables à l'époque de la construction des premiers tunnels alpins sauront trouver les solutions permettant un franchissement des obstacles répondant à cette ambition.

Maurizio CAVAGNARO  
Président du GEIE ALPETUNNEL



L'équipe ALPETUNNEL

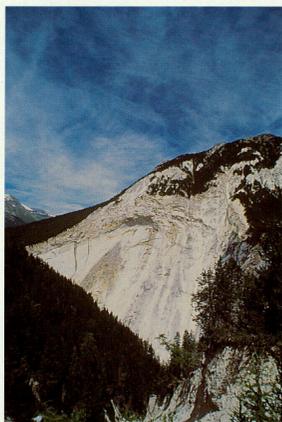
Le Groupement Européen d'Intérêt Economique ALPETUNNEL a été créé le 22 décembre 1994. Il est chargé de réaliser l'ensemble des études techniques et économiques nécessaires à la définition et à la mise au point du tunnel de base franco-italien de la nouvelle liaison transalpine Turin - Lyon, et assure la vérification de la cohérence d'ensemble du maillon international Montmélian - Turin.

Il achèvera, en principe, sa mission au moment de passer le relais à l'opérateur chargé de la réalisation de l'ouvrage.

## LES ETAPES DECISIVES

### AU NIVEAU EUROPEEN

En juin 1994, la liaison Turin - Lyon figure parmi les onze projets hautement prioritaires retenus par le Conseil Européen réuni à Corfou. Elle est définie comme une liaison de transport mixte voyageurs-fret. Le Conseil confirme sa décision six mois plus tard lors du sommet d'Essen.



Massif d'Ambin

### LA COOPERATION ITALO-FRANÇAISE

Au sommet franco-italien de Rome, en novembre 1993, les Ministres des Transports demandent des études d'approfondissement sur la section Turin - Montmélian et donnent leur accord pour la création, par les réseaux ferroviaires respectifs, d'un GEIE d'étude.

Le 15 décembre 1994, dans le cadre du sommet bilatéral d'Aix-en-Provence, les Ministres des Transports français et italiens se rencontrent à Rome et décident l'engagement d'un programme d'études de 800 millions de francs, dont une première tranche de financement de 220 millions de francs pour 1995.

### L'ENGAGEMENT NATIONAL

#### EN ITALIE

Le 12 février 1992, un décret interministériel inclut la partie italienne de la ligne nouvelle Turin - Lyon dans le schéma de réseau ferroviaire à grande vitesse. Le 29 décembre de la même année, le projet est ajouté dans le contrat de programme FS/Ministère des Transports.

#### EN FRANCE

Le 14 mai 1991, la nouvelle liaison est inscrite au schéma directeur national des lignes ferroviaires à grande vitesse sur la base des premières études réalisées par la SNCF. Les études préliminaires portant sur la portion Lyon - Montmélian sont lancées quelques mois plus tard. Elles aboutissent, le 7 février 1994, à la décision ministérielle permettant de lancer les études d'avant-projet sommaire (APS) sur la section Lyon - Montmélian.

### L'IMPLICATION DES RÉGIONS

#### EN PIÉMONT

En mars 1991, a été créé un comité de promotion pour la réalisation de la liaison Trieste/Tarvisio - Turin/Lyon : le Comitato Promotore Alta Velocità. Celui-ci assure en particulier le pilotage d'une étude consacrée à l'insertion dans le territoire du Val de Susse de la ligne Turin - Lyon.

#### EN RHÔNE-ALPES

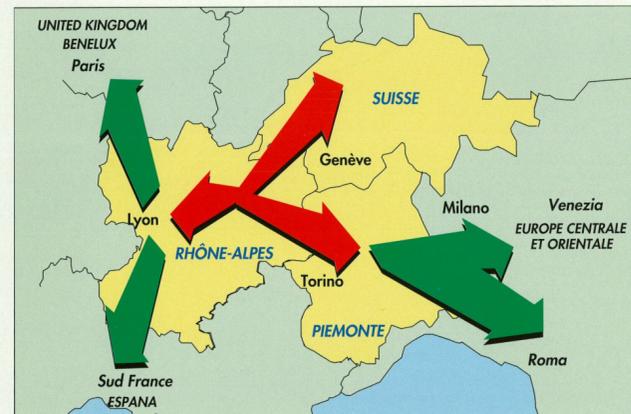
La Région Rhône-Alpes se mobilise également pour la réalisation de ce projet. Le 29 novembre 1991, elle constitue un Comité pour la Transalpine à Grande Vitesse Voyageurs et Marchandises. Ce comité regroupe les départements, les grandes villes et les organismes représentant le monde socio-économique rhônalpin.



Site de Susse

## LES ENJEUX ECONOMIQUES

Le développement des pays européens et l'interpénétration croissante de leurs économies induisent une très forte progression des échanges. Le phénomène va s'amplifier dans les prochaines années et conduira à la saturation des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

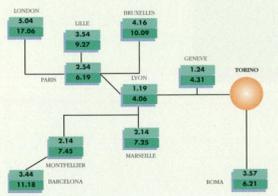


La liaison ferroviaire transalpine permettra un désengorgement de ces axes et un développement plus équilibré entre l'Europe du Nord et du Sud.

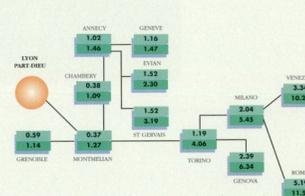


### TEMPS DE PARCOURS

Meilleurs temps actuels et avec projet au départ de Turin



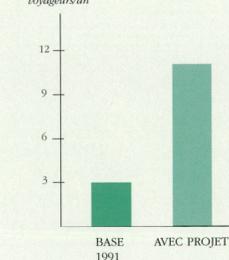
Meilleurs temps actuels et avec projet au départ de Lyon Part-Dieu



### TRAFICS TRANSFRONTALIERS Prévisions à l'horizon 2010

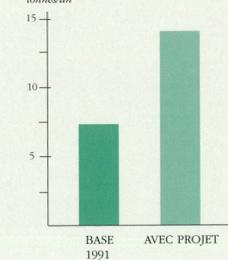
#### VOYAGEURS

en millions de voyageurs/an



#### FRET

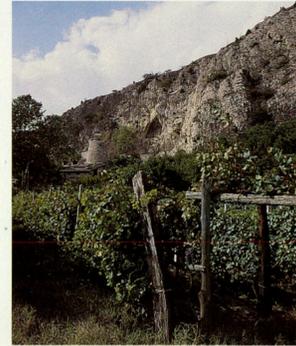
en millions de tonnes/an



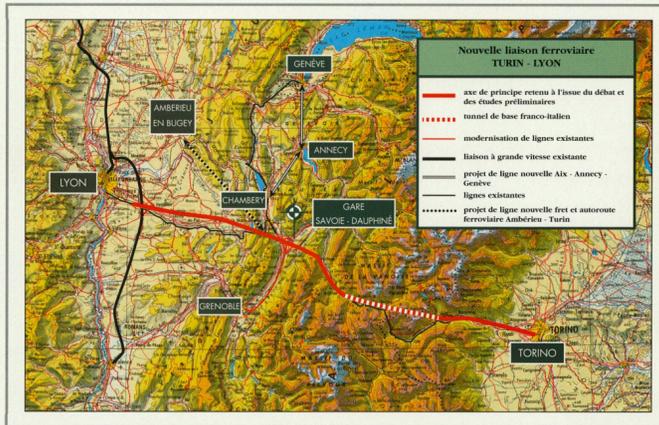
### LE COÛT DU PROJET

Dans le cadre des missions qui lui ont été confiées, ALPETUNNEL est également chargé de la recherche de montages financiers performants. L'ordre de grandeur du montant des travaux pour la réalisation du tunnel franco-italien est de 3 milliards d'euros.

Ce financement fera bien évidemment appel aux capitaux publics mais aussi, compte tenu de son importance, aux capitaux privés.



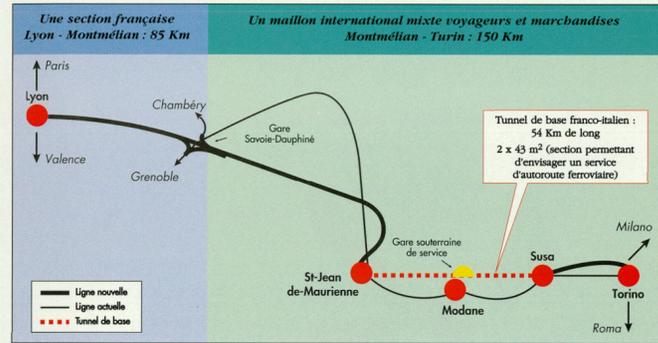
Site de Crotte



01. Communication (33) 79 75 02 02 - Sept. 95 - Photos - CAV SNCF et FS - G. Marguerat - D. Bogliacino - Office de Tourisme de Lyon

## LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

### TRACÉ SYNOPTIQUE DE LA LIAISON

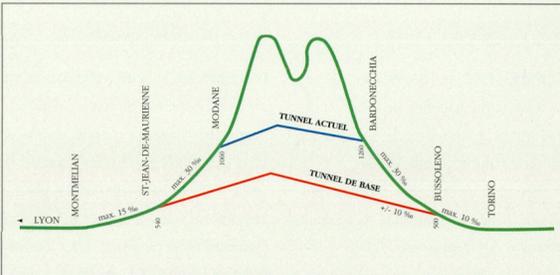


### ENVIRONNEMENT

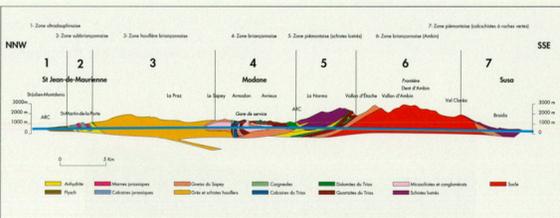
Une offre ferroviaire compétitive fret-voyageurs pour la traversée des Alpes est, à elle seule, un outil de protection de l'environnement. En effet, le rail est le moyen de transport rapide le plus économique en énergie et le moins polluant. De plus, il améliore les conditions de sécurité et de circulation par rapport au trafic routier qui ne devrait cesser de croître dans les années à venir. Vis-à-vis des riverains, d'importants moyens sont consacrés à l'étude des variantes les plus respectueuses du milieu naturel et de leur cadre de vie.



### LE TUNNEL DE BASE



Le tunnel de base reliant Saint-Jean-de-Maurienne à Suse est la pièce maîtresse du projet et neutralisera la partie la plus accidentée de l'itinéraire actuel. Sa conception bitube permettra une utilisation mixte fret-voyageurs. Une gare souterraine de service est prévue à quelques kilomètres à l'Est de Modane. Elle permettra le dépassement des trains de fret par les trains à grande vitesse et pourra accueillir, si nécessaire, un train en difficulté. Cet ouvrage sera un peu plus long que le tunnel sous la Manche mais ne sera guère comparable dans sa réalisation. La construction d'une galerie de service et de rameaux anti-pistonement peut en effet être évitée. Ainsi, malgré une géologie nettement plus complexe que sous la Manche, le coût prévisionnel du tunnel est inférieur.



## LA LIAISON TRANSALPINE, CARREFOUR EUROPEEN

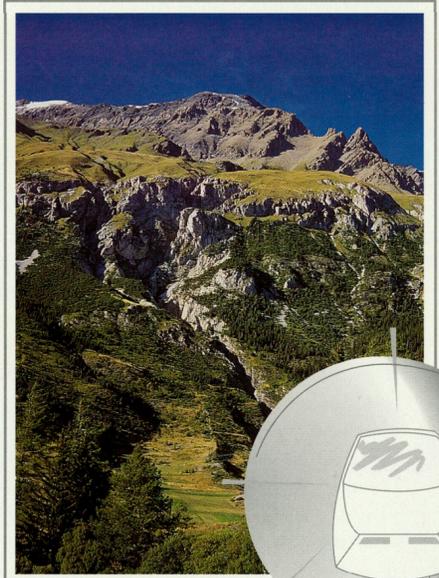


Lyon - Fourvière



Torino - Piazza San Carlo

## LIAISON TRANSALPINE TURIN - LYON



Ouverture des Alpes, Ouverture de l'Europe !

