

Liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin

études d'APS



L y o n
M o n t m é l i a n
S a i n t - J e a n - d e - M a u r i e n n e

Liaison ferroviaire

Lyon - Turin

projet

Le projet de liaison ferroviaire Lyon - Turin est profondément novateur de par sa double composante et les particularités liées aux secteurs traversés.

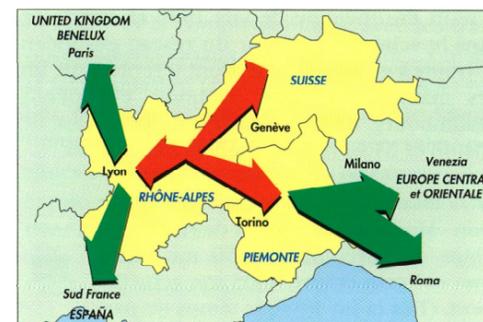
Il s'agit en effet :

- de réaliser une ligne voyageurs à grande vitesse, sur environ 250 km, dans des secteurs où les vitesses actuellement pratiquées sont le plus souvent comprises entre 90 et 120 km/h,
- d'améliorer les conditions d'acheminement du fret dans toutes ses composantes actuelles et futures, wagons isolés, trains complets, transport combiné et service d'autoroute ferroviaire (transport des poids lourds et de leurs chauffeurs sur des navettes à grand gabarit),
- d'assurer la cohérence de ces nouvelles infrastructures pour répondre aux besoins exprimés en matière de transport aux échelles européenne, nationale et régionale.

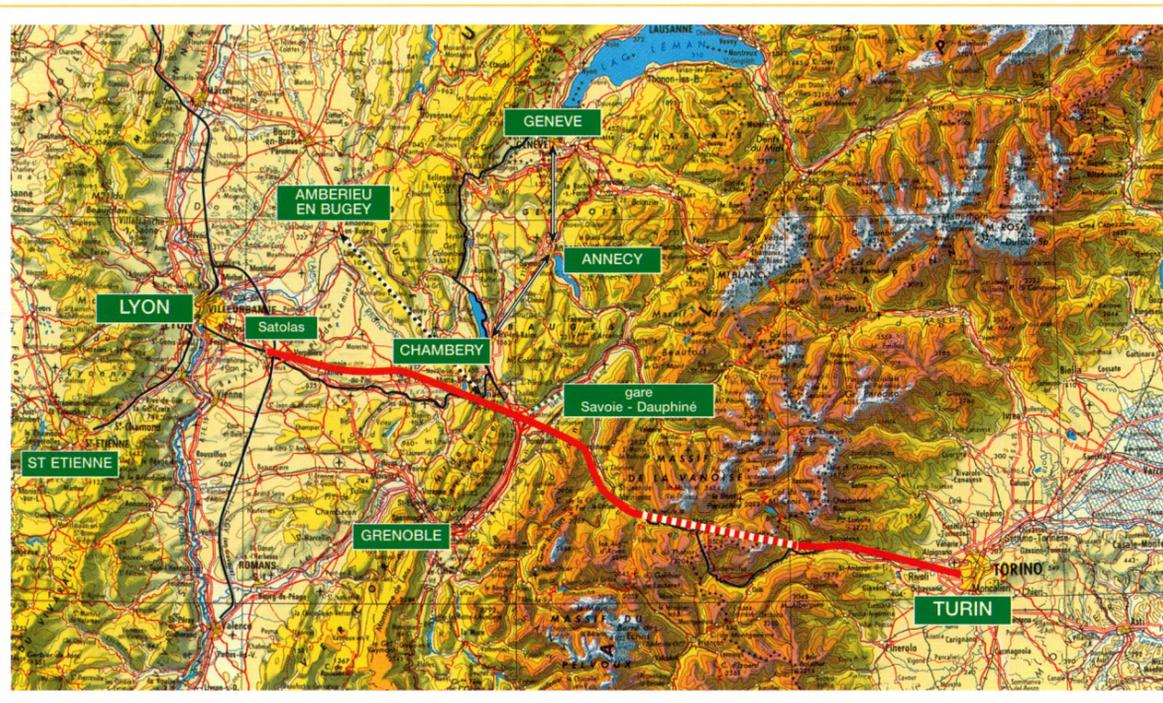
Le projet Lyon - Turin comporte :

- **une ligne TGV entre Lyon et Montmélian** assurant :
 - côté Lyon, les liaisons avec le centre de l'agglomération et la ligne à grande vitesse Paris-Méditerranée,
 - côté Montmélian, la desserte des vallées alpines, et notamment du sillon alpin (Genève, Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble et Valence),

- **une gare nouvelle** dans le secteur de Montmélian, point de correspondance entre le sillon alpin, la Tarentaise et l'axe international avec l'Italie,
- **la modernisation** et l'électrification de la ligne actuelle Montmélian - Grenoble,



- **un maillon international TGV et fret** entre Montmélian et Turin, comportant notamment un tunnel mixte de 54 km entre St-Jean-de-Maurienne et Bussoleno,
- **une ligne fret** entre Ambérieu-en-Bugey et Montmélian, pouvant être jumelée avec la ligne TGV dans la traversée du massif de la Chartreuse,
- **une ligne TGV** desservant le sillon alpin nord (Aix-les-Bains, Annecy, Genève), raccordée aux lignes actuelles desservant la vallée de l'Arve et le Chablais.

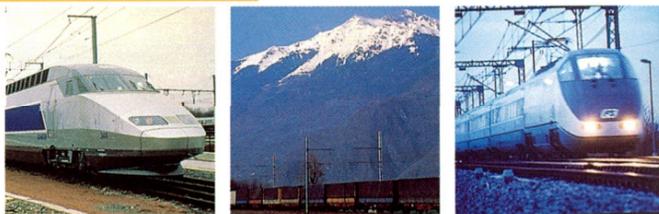


	axe de principe retenu à l'issue du débat et des études préliminaires
	tunnel franco-italien
	modernisation de lignes existantes
	liaison à grande vitesse existante
	projet de ligne nouvelle Aix - Annecy - Genève
	lignes existantes
	projet de ligne nouvelle fret et autoroute ferroviaire Ambérieu - Turin

Composantes

voyageurs et fret

Dans le cadre du développement du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, le projet Lyon - Turin mettra en relation l'ouest de l'Europe avec l'Italie. Ainsi, la France, la Grande Bretagne, le Benelux et l'Espagne, seront, à terme, connectés par des lignes à grande vitesse aux grandes villes italiennes, puis à l'Europe de l'Est.



Pour les voyageurs :

Le projet Lyon - Turin permet de connecter les réseaux à grande vitesse français et italien. Son importance stratégique est reconnue par l'Union Européenne depuis 1990 et exprimée dans le schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse, dont il représente un des maillons-clés. Les sommets européens d'Edimbourg, de Copenhague, de Bruxelles, de Corfou et d'Essen, l'ont d'ailleurs confirmé.

La réalisation de la première section Lyon - Montmélian permet de réduire le temps de parcours à 2h50 mn entre Lyon et Turin contre 4h05 mn actuellement. (Dès la fin 1996, le temps de parcours sera réduit à 3h30 mn par la mise en circulation de TGV et ETR pendulaires italiens).

Cette étape permettra également d'améliorer les dessertes vers les départements de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie ; ainsi Chambéry ne sera plus qu'à 38 mn de Lyon contre 1h05 mn et, de même, Grenoble sera à 59 mn contre 1h14 mn actuellement.

La construction d'une ligne nouvelle en partie nord du sillon alpin permettra, à terme, des temps de parcours d'environ 1h15 mn entre Lyon et Genève.

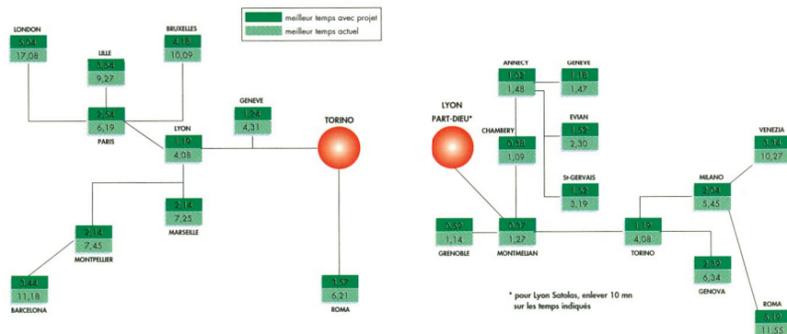
Pour le fret :

Le parcours actuel entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno constitue, pour les trains de fret, une contrainte considérable en matière de traction et d'exploitation.

Les rampes de 30 ‰ nécessitent l'utilisation de machines de pousse de part et d'autre de la frontière et limitent le débit de la ligne aux

heures commercialement attractives, dans des secteurs par ailleurs exposés à des crues torrentielles et à des chutes de rochers. Entre Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne, la ligne présente de meilleures caractéristiques géométriques, mais longe le lac du Bourget et traverse les agglomérations d'Aix-les-Bains et de Chambéry.

Les fortes rampes sont supprimées par le projet du futur tunnel franco-italien entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse/Bussoleno,

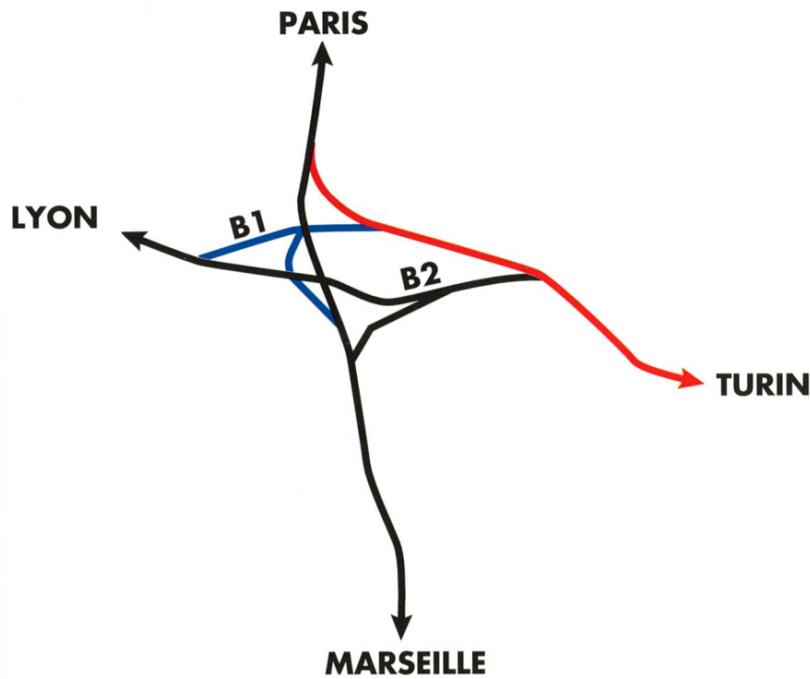


nouvelle liaison ferroviaire
section Lyon - Montmélián

Fuseau retenu à l'issue des études préliminaires
et des décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995
(hors aménagements sur lignes existantes et gare nouvelle)



Principe de raccordement B1 ou B2



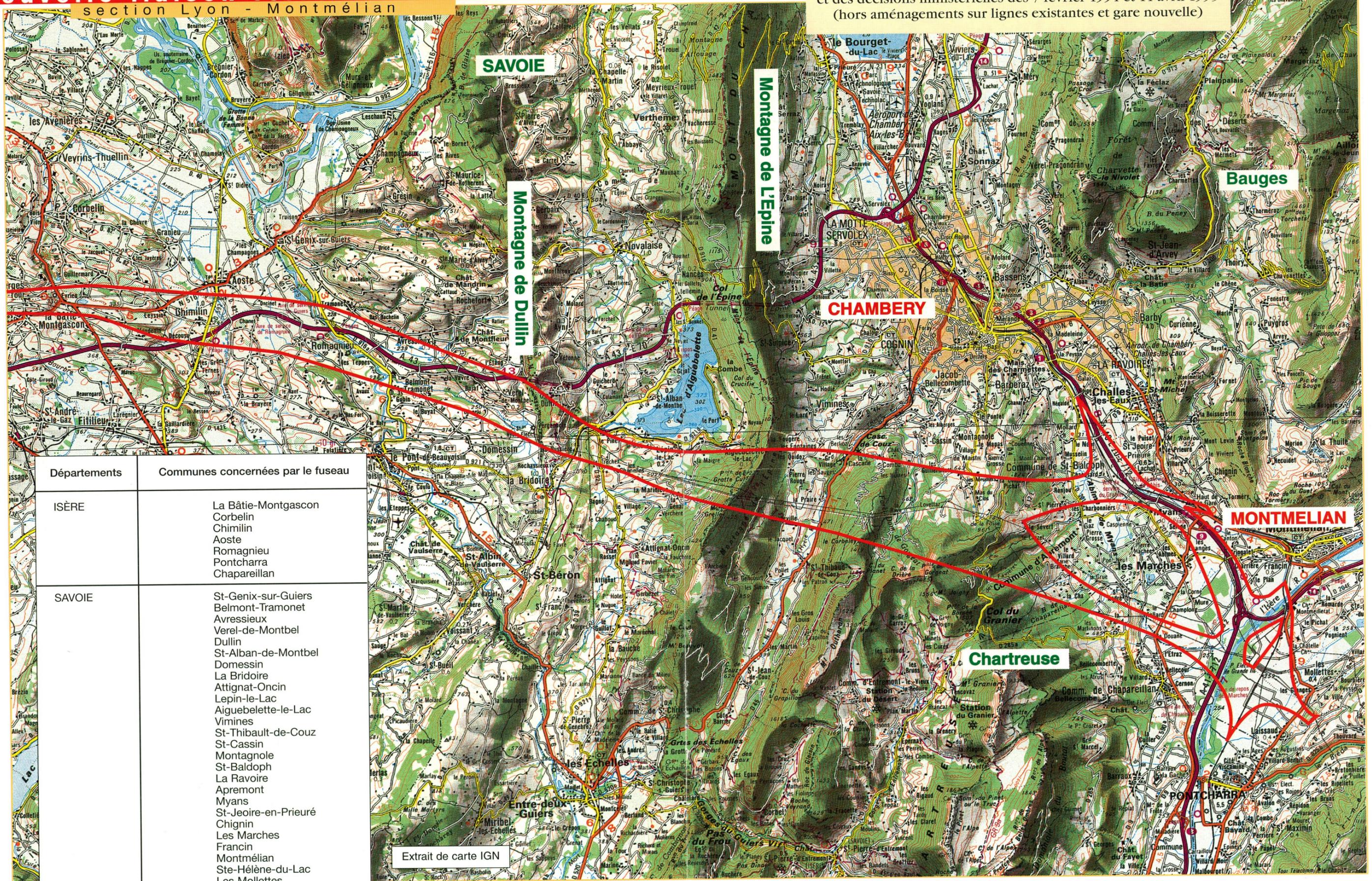
Départements	Communes concernées par le fuseau
RHÔNE	St-Pierre-de-Chandieu St-Laurent-de-Mure Colombier-Saugnieu
ISÈRE	Heyrieux Grenay Satolas et Bonce St-Quentin-Fallavier La Verpillière Chamagnieu Villefontaine Frontonas Vaulx-Milieu L'Isle-d'Abeau St-Marcel-Bel-Accueil Bourgoin-Jallieu St-Savin St-Chef Ruy-Montceau Montcarra Rochetoirin St-Jean-de-Soudain La Tour-du-Pin La Chapelle-de-la-Tour Faverge-de-la-Tour

Extrait de carte IGN

nouvelle liaison ferroviaire

section Lyon - Montmélian

Fuseau retenu à l'issue des études préliminaires
et des décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995
(hors aménagements sur lignes existantes et gare nouvelle)

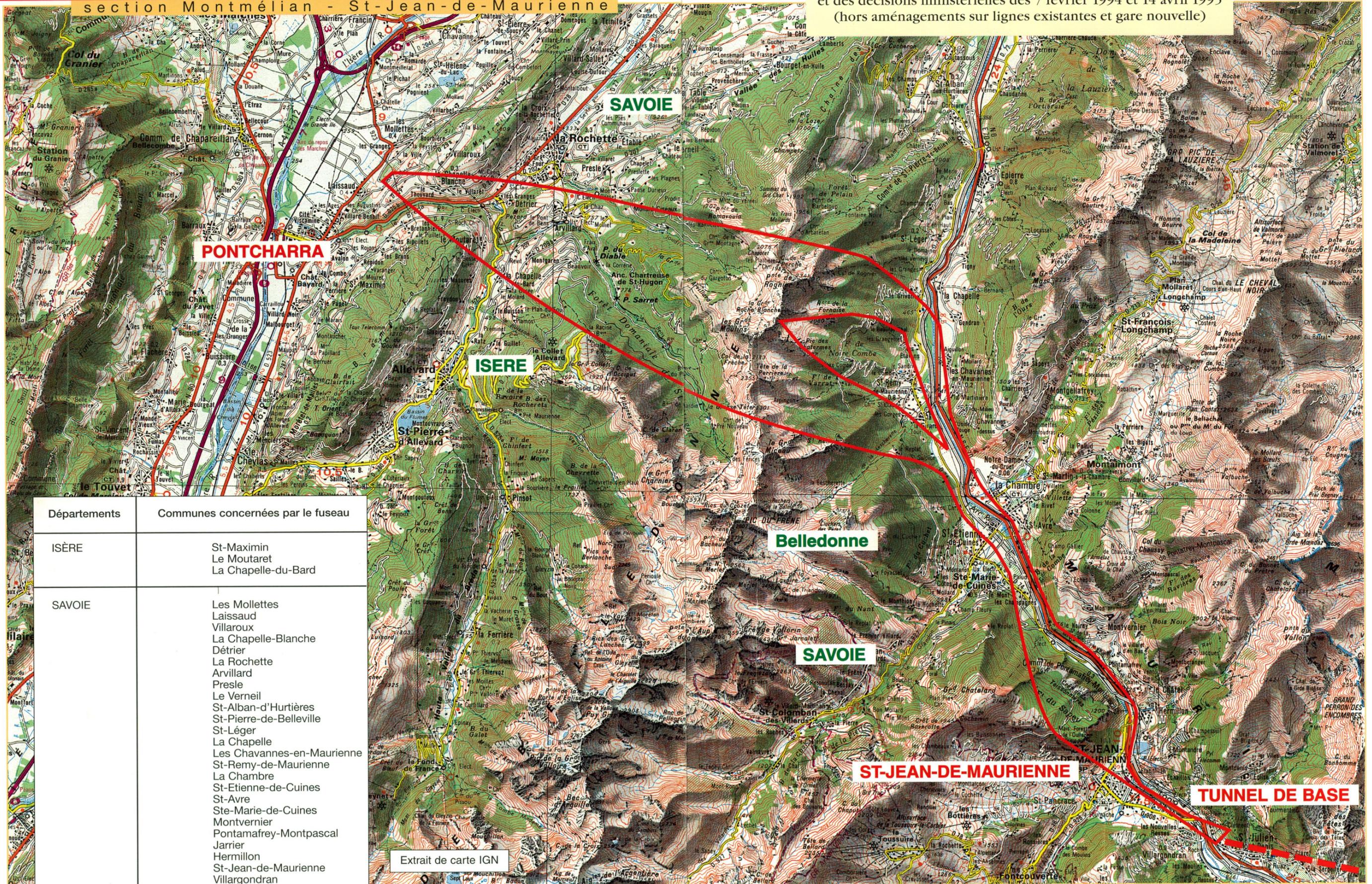


Départements	Communes concernées par le fuseau
ISÈRE	La Bâtie-Montgascon Corbelin Chimilin Aoste Romagnieu Pontcharra Chapareillan
SAVOIE	St-Genix-sur-Guiers Belmont-Tramonet Avressieux Verel-de-Montbel Dullin St-Alban-de-Montbel Domessin La Bridoire Attignat-Oncin Lepin-le-Lac Aiguebelette-le-Lac Vimines St-Thibault-de-Couz St-Cassin Montagnole St-Baldoph La Ravoire Apremont Myans St-Jeoire-en-Prieuré Chignin Les Marches Francin Montmélian Ste-Hélène-du-Lac Les Mollettes Laissaud

Extrait de carte IGN

nouvelle liaison ferroviaire
section Montmélian - St-Jean-de-Maurienne

Fuseau retenu à l'issue des études préliminaires
 et des décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995
 (hors aménagements sur lignes existantes et gare nouvelle)



Départements	Communes concernées par le fuseau
ISÈRE	St-Maximin Le Moutaret La Chapelle-du-Bard
SAVOIE	Les Mollettes Laissaud Villaroux La Chapelle-Blanche Détrier Arvillard Presle Le Verneil St-Alban-d'Hurtières St-Pierre-de-Belleville St-Léger La Chapelle Les Chavannes-en-Maurienne St-Remy-de-Maurienne La Chambre St-Etienne-de-Cuines St-Avre Ste-Marie-de-Cuines Montvernier Pontamafrey-Montpascal Jarrier Hermillon St-Jean-de-Maurienne Villargondran St-Julien-Montdenis

Procédure

Régie par les circulaires ministérielles 91-61 du 2 août 1991 et 92-71 du 15 décembre 1992.

Débat sur l'intérêt socio-économique

Suivi par une commission indépendante de la SNCF désignée par le Préfet, il débouche sur la proposition d'un cahier des charges concernant l'ensemble du projet.

Etudes préliminaires

Elles conduisent à la définition d'un fuseau, d'une largeur d'environ un kilomètre, à l'intérieur duquel s'inscrira le tracé définitif.

Avant-projet sommaire (APS)

Il a pour objet de rechercher, à l'intérieur du fuseau qui a été arrêté par le Ministre, la meilleure insertion d'un tracé en fonction des contraintes diverses recensées.

Décisions ministérielles

Elles interviennent au début et au terme de chaque phase ; à l'issue de l'APS, le Ministre chargé des Transports peut demander un complément d'étude, déclarer le projet d'intérêt général à titre conservatoire, ou engager la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Cette enquête publique permet de recueillir très largement les avis et observations. Une commission d'enquête en établit la synthèse dans un rapport officiel.

Parallèlement, une instruction du dossier se déroule au sein des divers ministères. Le procès verbal de clôture, l'ensemble du dossier et le rapport de la commission d'enquête sont adressés au Conseil d'Etat pour avis. Au vu de celui-ci, le Premier Ministre peut alors décider, par décret, de déclarer le projet d'utilité publique.

Déclaration d'utilité publique (DUP)

Elle constitue la décision fondamentale permettant de réaliser le projet.

Avant-projet détaillé (APD)

Cette phase précède immédiatement le démarrage des travaux. Elle permet la définition locale et précise de tous les éléments d'aménagements liés au tracé.



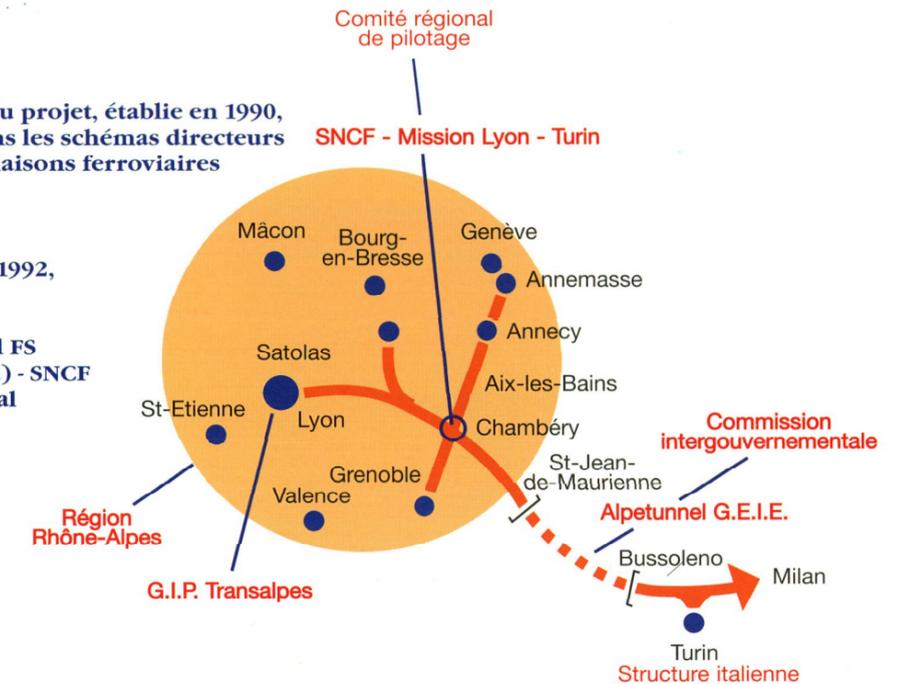
Etude du projet

Des structures partenariales

Une première définition du projet, établie en 1990, a permis son adoption dans les schémas directeurs européen et français des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Les études préliminaires (ou équivalentes)

ont été menées en 1991 et 1992, par la SNCF sur la section Lyon - Montmélian, et par un groupe de travail FS (Ferrovie dello Stato S.p.A.) - SNCF sur le maillon international Montmélian - Turin.



Le Ministre chargé des Transports a arrêté le 7 février 1994, le cahier des charges de la nouvelle liaison transalpine et confirmé, le 14 avril 1995, que le programme des études comprendrait :

- les études d'APS de la section Lyon - Montmélian, y compris la modernisation et l'électrification de la ligne Montmélian - Grenoble,
- les études préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève,
- l'étude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne,
- les études d'APS (fuseau unique) de la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne.

Dans une volonté affirmée de partenariat, ces études seront conduites par la SNCF avec :

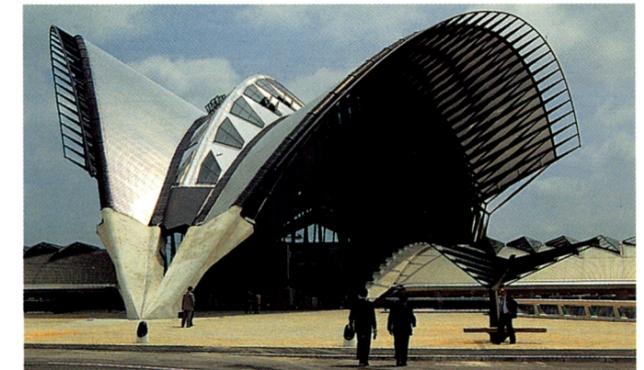
Le G.I.P. Transalpes

Ce Groupement d'Intérêt Public associe la Région Rhône-Alpes et la SNCF, les

sociétés d'exploitation des tunnels routiers du Fréjus (SFTRF) et du Mont Blanc (STMB), les sociétés d'autoroutes AREA et SAPRR, le gestionnaire de l'aéroport de Satolas ainsi que la Région Piémont. Il réalise des études sur l'approche intermodale, l'aménagement régional et le montage institutionnel et financier du projet.

Le Comité de pilotage

Cette structure comprenant des représentants des collectivités, co-présidée par le Président du Conseil Régional et le Préfet de Région, valide les orientations des programmes d'études et en contrôle leur déroulement.



Satolas

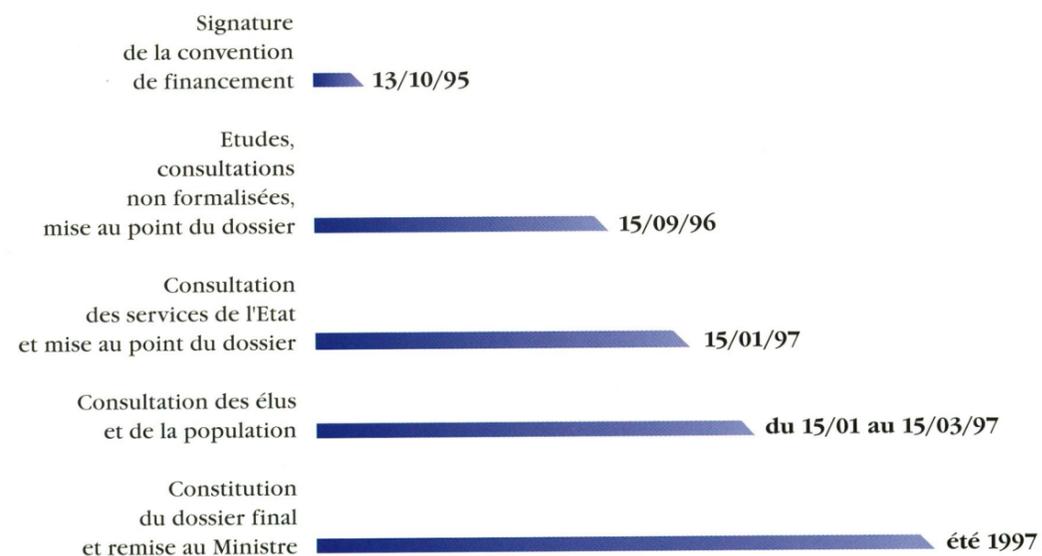
Alpetunnel G.E.I.E.

Ce Groupement Européen d'Intérêt Economique, constitué entre les réseaux ferroviaires FS S.p.A. et SNCF, assure l'étude du tunnel franco-italien de 54 km, et la vérification de la cohérence du maillon international Montmélian - Turin.

La Commission intergouvernementale

Co-présidée par Claude Villain et Achille Vinci-Giacchi, elle dirige les études menées par Alpetunnel G.E.I.E. et prépare le montage institutionnel et financier du maillon international Montmélian - Turin.

Calendrier



Dates clés du projet

17 décembre 1990

Approbation par le Conseil des Ministres de la Communauté Européenne du schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse : Lyon - Turin figure parmi les 15 maillons-clés.

14 mai 1991

Adoption du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse comprenant la liaison transalpine Lyon - Turin en deux sections : Lyon - Montmélian et Montmélian - Turin (approuvé par décret le 1^{er} avril 1992).

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 franco-italien de 54 km.

20 décembre 1991

Demande du ministère d'engager les études préliminaires de la section TGV Lyon - Montmélian (étendues le 25 septembre 1992 jusqu'à l'entrée du futur tunnel transalpin).

15 décembre 1992

Remise au Ministre chargé des Transports du dossier d'études préliminaires Lyon - Montmélian.

28 mai / 31 août 1993

Débat sur l'intérêt économique et social du projet.

Fin novembre 1993

Remise au Ministre chargé des Transports d'un rapport établi par Louis Besson, relatif à la problématique globale des liaisons transalpines.

7 février 1994

Décision du Ministre chargé des Transports :

- approuvant le cahier des charges de la liaison,
- arrêtant le choix du fuseau entre Lyon et Montmélian,
- décidant, sur la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne, d'un passage en tunnel sous le massif de Belledonne,

- demandant de confier à un cabinet indépendant l'analyse comparative des différentes variantes de tracé en Combe de Savoie.

24 novembre 1994

Signature du contrat constitutif du G.E.I.E. Alpetunnel.

15 décembre 1994

Les Ministres français et italiens chargés des Transports décident l'engagement d'un programme d'étude de 800 MF dont une première tranche de financement de 220 MF dès 1995.

14 avril 1995

Lettre du Ministre chargé des Transports demandant d'engager :

- les études d'APS de la section Lyon - Montmélian, y compris modernisation de la ligne Montmélian - Grenoble,
- les études préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève,
- l'étude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne,
- les études d'APS de la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne.

13 octobre 1995

Signature d'une convention entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes et la SNCF, relative au financement des études.

15 janvier 1996

Création de la Commission intergouvernementale et lancement d'un plan de financement de 250 MF.

Création du G.I.P. Transalpines.



SNCF Mission TGV Lyon - Montmélian - Turin : 18, av. des Ducs de Savoie - BP 638 - 73006 Chambéry Cedex - Tél. 79 75 40 47 - Fax 79 75 40 08
G.I.P. TRANSALPES : 104, route de Paris - 69260 Charbonnières-les-Bains - Tél. 78 34 33 78 - Fax 78 34 20 47