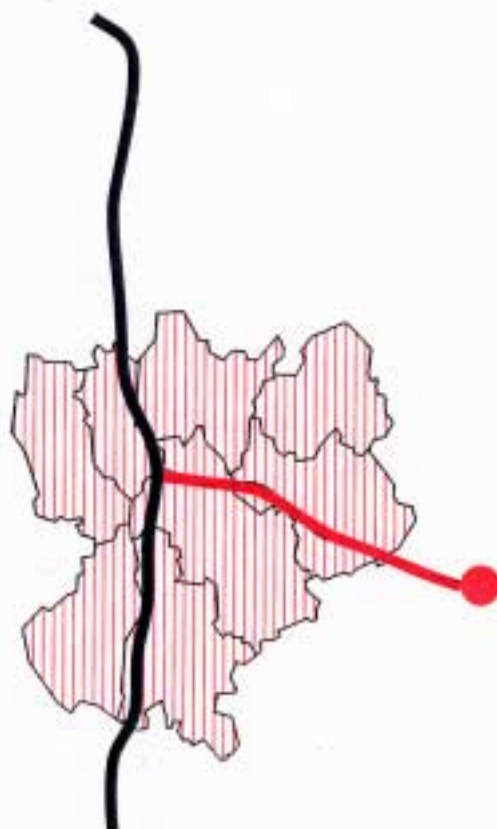


NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN

Document pour un débat



SOMMAIRE

<input type="checkbox"/> HISTORIQUE	1
● Les études et consultations menées à ce jour sur le projet de liaison transalpine entre Lyon et Turin	1
○ Le tronçon Lyon - Montmélian	1
○ Le franchissement du massif alpin par tunnel sous le Mont-d'Ambin	4
● Les initiatives régionales et européennes en faveur du projet	7
○ Initiatives régionales	7
○ Initiatives européennes	8
● Documents publiés par l'Etat ou les réseaux concernant la liaison transalpine	8
○ Franchissement alpin	8
○ Section Lyon - Montmélian	10
<input type="checkbox"/> LE PROJET DE LIAISON TRANSALPINE : LYON - MONTMELIAN - TURIN ...	10
● Le trafic à travers l'arc alpin	10
● La liaison transalpine Lyon - Turin	13
● La définition du projet	15
<input type="checkbox"/> LE DEBAT	21
● Les objectifs du débat	21
● Les thèmes du débat	22
○ L'intérêt économique et social	22
○ La valorisation et l'aménagement des territoires desservis	22
○ L'impact sur l'environnement	25
○ L'amélioration des conditions de transport	25

□ HISTORIQUE

● Les études et consultations menées à ce jour sur le projet de liaison transalpine entre Lyon et Turin

L'idée d'une nouvelle liaison transalpine entre Lyon et Turin remonte à 1987, année où de premières réflexions furent menées par les réseaux FS et SNCF.

A la suite de la demande du gouvernement, en janvier 1989, la SNCF lançait de premières études sur une liaison Lyon - Turin.

Après examen et comparaison sous les aspects techniques, environnementaux et économiques des différents itinéraires possibles pour réaliser cette liaison, la SNCF proposait au gouvernement, en juin 1990, d'inscrire au schéma directeur une liaison Lyon - Turin par le nord - Isère et Montmélian.

La région Rhône-Alpes consultée, avait quant à elle fait réaliser par le professeur Alain BONNAFOUS, une contre-expertise du projet pour juger du bien-fondé de l'option proposée en faveur d'un itinéraire passant par le nord - Isère de préférence à un itinéraire par la Bièvre.

Au vu des résultats de cette étude, elle approuvait sans réserve le projet proposé.

A la suite de l'avis favorable des instances régionales consultées, le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991 retenait au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse la liaison Lyon - Turin par Montmélian ; le schéma directeur des lignes à grande vitesse était promulgué le 1er avril 1992 (figure 1).

○ **Le tronçon Lyon - Montmélian**

Par lettre du 20 décembre 1991, le ministre chargé des transports a demandé à la SNCF d'engager des études préliminaires sur la section Lyon - Montmélian de la liaison transalpine Lyon - Turin, sous l'autorité du préfet de la région Rhône-Alpes. Cette décision répondait notamment aux demandes exprimées localement, de voir préciser le projet et lever les incertitudes pesant sur les opérations d'urbanisme.

Celui-ci a souhaité coordonner la consultation sur ce projet avec la consultation prévue dans le cadre des études préliminaires concernant une autre infrastructure de transport traversant la même région : l'autoroute A48 Ambérieu - Grenoble.

SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

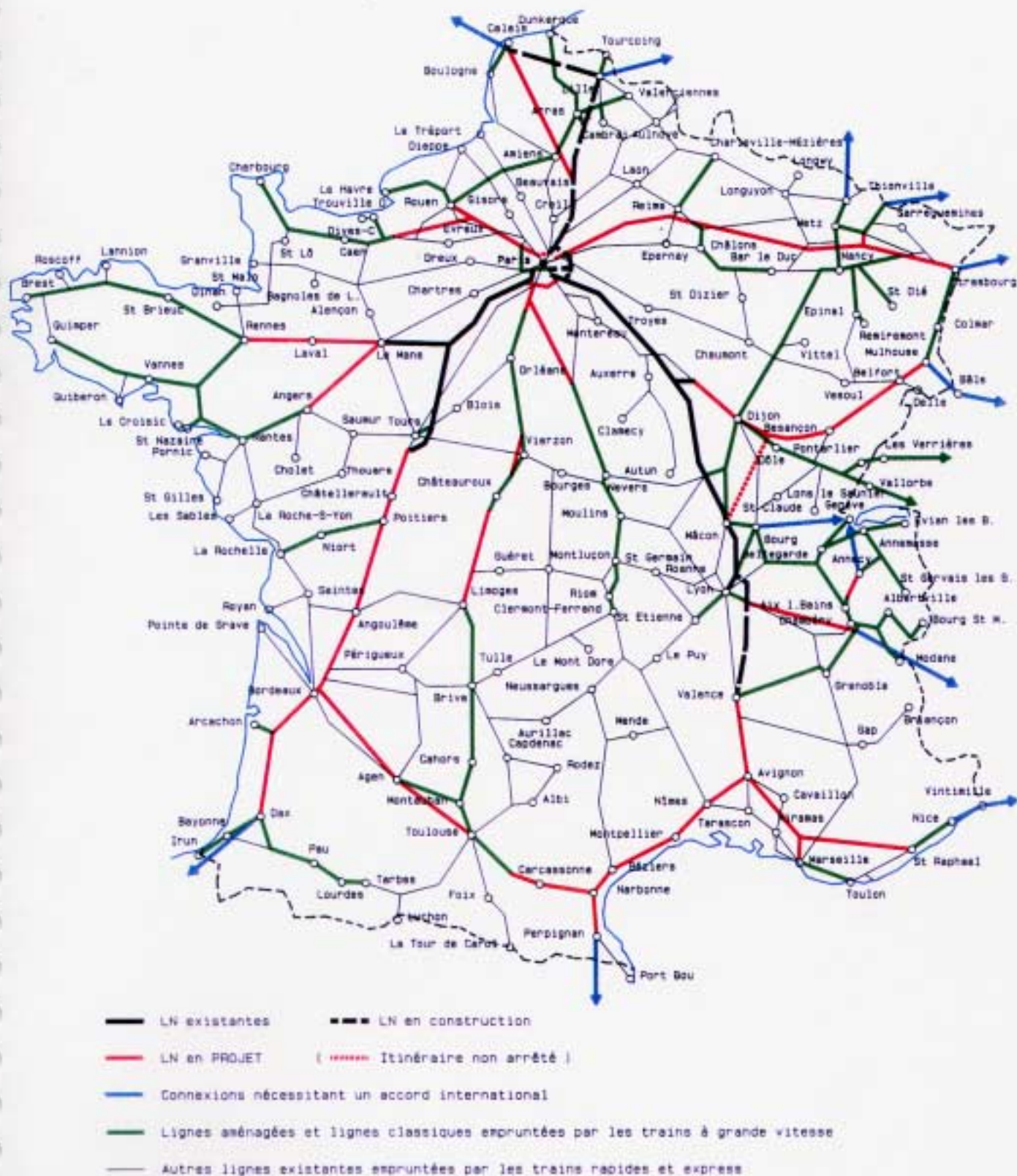


figure 1

C'est la raison pour laquelle il a demandé à la SNCF de préparer un premier dossier d'information pour juin 1992, période à laquelle la consultation sur l'autoroute A48 était engagée.

Ce premier dossier d'information a été présenté aux élus et aux associations concernées par le projet, le 5 juin 1992 à La Tour-du-Pin.

Lors de cette présentation, le préfet de la région Rhône-Alpes a demandé que les études préliminaires soient poursuivies de façon à disposer d'un dossier de consultation complet à l'automne, et que les études sur l'itinéraire passant par la plaine de Bièvre soient menées au même niveau d'approfondissement que les études sur l'itinéraire par le nord-Isère.

Le 12 octobre à La Tour-du-Pin, le préfet de la région Rhône-Alpes, en compagnie des préfets de l'Isère et de la Savoie, lançait officiellement la consultation prévue dans le cadre des études préliminaires, lors de deux réunions, le matin avec les élus et l'après-midi avec les associations.

Trois dossiers, établis par la SNCF pour les deux premiers et par le CETE de Lyon pour le dernier, ont été remis aux participants à cette réunion :

- le dossier de consultation,
- un dossier présentant les études sur l'itinéraire par la Bièvre,
- un dossier présentant les croisements possibles avec l'autoroute A48.

La consultation a permis de nombreux échanges soit par écrit, soit à l'occasion de plusieurs réunions organisées par les préfets de l'Isère et de la Savoie, par le sous-préfet de La Tour-du-Pin en présence de la SNCF. D'autres réunions, plus techniques, ont eu lieu directement avec la SNCF.

Ces échanges ont permis d'apporter des explications complémentaires, de préciser certains points du dossier de consultation et d'enregistrer les avis des collectivités et des associations concernées.

L'avis des services de l'Etat sur ces dossiers avait été sollicité préalablement.

La période de consultation a été close le 15 novembre par le préfet de la région Rhône-Alpes.

Le préfet de région a adressé un rapport au ministre de l'équipement, du logement et des transports le 15 décembre 1992, rendant compte des procédures d'études et de concertation, la SNCF transmettant au ministre le dossier d'étude correspondant. Les conclusions du préfet de région recommandaient le choix des fuseaux A, D, F et H.

Par courriers des 8 et 22 janvier 1993, le préfet de région confirmait sa proposition et précisait son intention d'appliquer au projet la procédure prévue par la circulaire du 15 décembre 1992.

Par courrier du 25 février 1993, le ministre, prenait acte des propositions du préfet et lui demandait d'organiser le débat sur l'ensemble de la liaison ferroviaire Lyon - Turin, en approfondissant certains points difficiles (Saint-Savin et Alguebelette notamment).

Parallèlement, par courrier du 5 mars 1993, le ministre retenait pour l'autoroute A48, sur proposition de la Direction des Routes, le fuseau centre, 2 et 3, en annonçant un grand débat sur l'axe Dijon - Grenoble - Aix-en-Provence.

Enfin, le ministre a demandé par courrier du 25 septembre 1992 d'entreprendre les études préliminaires de tracé sur la section Montmélan - Saint-Jean-de-Maurienne et de poursuivre les études de fret, tant sur le contournement de Lyon que sur l'acheminement dans la combe de Savoie.

o **Le franchissement du massif alpin par tunnel sous le Mont-d'Ambin**

En juillet 1989, les ministres français et italien chargés des transports ont créé un groupe de travail technique bilatéral chargé d'examiner les relations ferroviaires, voyageurs et marchandises, entre les deux pays, et de proposer des mesures propres à développer leurs échanges.

Lors d'entretiens bilatéraux à Nice en juin 1990, les ministres ont affirmé l'intérêt d'étudier plus spécifiquement une liaison nouvelle Lyon - Turin dans la perspective de la réalisation d'un TGV Sud-européen, pendant méditerranéen du TGV Nord-européen.

L'intérêt européen de cette liaison a été souligné par le groupe de travail à haut niveau (rassemblant autour des Communautés Européennes, les Etats, les réseaux et les industriels) qui l'a retenue au nombre des quinze maillons-clé nécessaires à la réalisation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse véritablement européen.

Les ministres en exercice se sont une nouvelle fois rencontrés le 31 janvier 1991 à Rome et ont souhaité que le groupe de travail réalise un premier examen de la faisabilité technico-économique du projet.

Les études techniques ont porté sur la recherche d'un tracé possible entre Chambéry et Turin et sur un premier examen des conditions de réalisation d'un tunnel de base sous le Mont-d'Ambin. Les études économiques ont eu pour objet une évaluation des coûts d'investissement et une estimation des recettes basée sur une évaluation des flux de trafic futurs, tant voyageurs que marchandises.

Les résultats de ces premières études, qui confirmaient très clairement l'intérêt du projet, ont fait l'objet d'un rapport conjoint SNCF - FS qui a été remis aux ministres chargés des transports lors du sommet de Viterbe les 17 et 18 octobre 1991. Ceux-ci ont décidé à cette occasion l'engagement d'une deuxième phase d'étude devant aboutir avant la fin de l'année 1992, et comprenant notamment un affinement des estimations (trafics et coûts de construction), la comparaison de la solution de base (liaison destinée au trafic mixte trains à grande vitesse - trains classiques de fret) avec des solutions intégrant également des capacités de transport combiné rail - route, l'analyse des montages juridiques et financiers envisageables dans la perspective d'un accord bilatéral.

En Italie, le gouvernement a approuvé un plan décennal (figure 2) prévoyant notamment, pour les infrastructures ferroviaires, la réalisation de deux axes majeurs à grande vitesse :

- un axe nord-sud : Milan - Florence et Rome - Naples - Battipaglia, qui s'appuiera sur la direttissima Florence - Rome,
- un axe est-ouest : Turin-Milan-Venise.

La décision de réaliser les sections Turin - Milan, Milan- Florence et Rome - Naples a été prise à la fin de l'année 1992.

Le projet de nouvelle liaison transalpine constitue précisément le maillon destiné à relier directement les réseaux à grande vitesse de la France et de l'Italie.

Lors de la réunion des ministres français et italien chargés des transports, Messieurs Bianco et Tesini, le 10 novembre 1992 à Paris, ceux-ci ont décidé de créer un comité de pilotage franco-italien, chargé dans un premier temps d'examiner le résultat des études d'approfondissement demandées à Viterbe.

Les études concernant les choix techniques, les trafics voyageurs et fret, la prise en compte du transport combiné et de l'autoroute ferroviaire, ont fait l'objet d'une présentation résumée lors de la réunion du 19 janvier 1993 à Rome du groupe de travail bilatéral, co-présidé par le directeur des transports terrestres et son homologue italien.

A l'issue de cette réunion, ont été arrêtés la composition et le mandat du comité de pilotage franco-italien.

Il a été convenu que les travaux du comité de pilotage ne porteraient que sur ces trois premiers points, les études relatives au montage juridique et financier restant du ressort du groupe de travail bilatéral dont la mission n'a pu être achevée dans le délai imparti. Les études sur ce point se poursuivront parallèlement aux travaux du comité de pilotage.

PLAN DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE EN ITALIE



figure 2

Le directeur des transports terrestres, M. Claude Sardais et son homologue italien M. Mario Collevocchio, ont procédé le 10 mars 1993 à l'installation de ce comité de pilotage.

Celui-ci est présidé, pour la France, par M. BERNARD, préfet de la région Rhône-Alpes, et pour l'Italie, par M. SCIARRONE, secrétaire général du CIPET (Comité Interministériel de Programmation Economique des Transports Italiens).

Il est composé de seize membres : quatre représentants de chacun des Etats, deux représentants de chacun des réseaux de chemin de fer, un représentant du conseil régional Rhône-Alpes, un représentant du conseil général de la Savoie et deux représentants pour la région Piémont.

Enfin, afin d'assurer une cohérence d'ensemble des différents projets routiers et ferroviaires de l'arc alpin, les ministres Bianco et Merloni ont décidé le 25 janvier 1993 la création d'une mission franco-italienne dont l'animation sera assurée pour la partie française par M. Besson. Le comité de pilotage et la mission franco-italienne sur les liaisons transalpines coordonneront leurs travaux en vue d'assurer cette cohérence. La mission s'appuiera sur les travaux déjà menés par l'ingénieur général Legrand sur la problématique des franchissements routiers et ferroviaires de l'axe alpin.

● Les initiatives régionales et européennes en faveur du projet

○ Initiatives régionales

En Italie, un comité de promotion pour la grande vitesse s'est constitué à l'initiative commune de la région Piémont, de la ville de Turin et de la Fédération des Associations Industrielles du Piémont. La Lombardie et la Vénétie s'y sont par la suite associées. Les objectifs prioritaires du comité sont la réalisation de la nouvelle ligne à grande vitesse Turin - Trieste et sa connexion au réseau européen à grande vitesse grâce à la nouvelle liaison transalpine.

En France, c'est le département de la Savoie qui le premier au niveau régional a manifesté sa mobilisation en faveur d'une nouvelle liaison transalpine en publiant en 1990 une plaquette diffusée à plus de 5 000 exemplaires présentant les avantages d'un tel projet.

Dans le cadre de la procédure d'instruction du projet de schéma directeur, le conseil régional, le comité économique et social régional et le comité régional des transports consultés fin 1990, ont été unanimes à reconnaître l'intérêt de ce projet pour la région et l'ont considéré comme prioritaire.

En mai 1991, pour évaluer les investissements ferroviaires à envisager en complément de la liaison transalpine, le conseil régional, les départements de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère et de la Drôme et les principales villes concernées décidaient de cofinancer une étude d'aménagement ferroviaire du sillon alpin de Genève à Valence réalisée en collaboration avec la SNCF.

Par ailleurs, un "comité pour la liaison à grande vitesse Lyon - Turin - Milan", pendant français du comité de promotion de la grande vitesse Italien, a également été constitué en novembre 1991 à l'initiative de la région Rhône-Alpes. Un protocole d'accord entre les deux comités a été signé en vue de favoriser par des actions communes la réalisation de ce projet.

Le comité français regroupe, autour de la région, les départements, les grandes villes concernés et les organismes représentant les milieux économiques de Rhône-Alpes. Il est co-présidé par M. Charles Millon, président du conseil régional Rhône-Alpes, et M. Jean-René Fourtou, président de Rhône-Poulenc.

C'est dans le cadre de ce comité que s'est tenu à Lyon le 15 janvier 1993, un colloque sur la liaison transalpine rassemblant plus de 300 participants et au cours duquel les principales personnalités de la région Rhône-Alpes, mais également des représentants du Piémont, se sont exprimés en faveur de la liaison.

Enfin, la région Rhône-Alpes a tenu à concrétiser son engagement en faveur du projet en participant financièrement pour un montant de 15 MF au programme d'études 92/93 des réseaux.

o **Initiatives européennes**

La Commission de Bruxelles a également pris conscience très rapidement des enjeux européens de ce projet de liaison transalpine, la seule à mettre directement en relation deux pays de la communauté.

C'est pourquoi il figure dans le schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse de décembre 1990 (figure 3), au nombre des 15 maillons-clés dont la réalisation est considérée comme prioritaire.

Financièrement, la Communauté a déjà participé substantiellement au programme d'études des réseaux sur ce projet en attribuant à la France 200 000 Ecus pour le programme 90/91, 500 000 Ecus pour le programme 91/92 et 5 millions d'Ecus pour le programme 92/93, indépendamment des montants octroyés à l'Italie.

Des subventions d'un niveau très supérieur, à la mesure du coût des galeries de reconnaissance à creuser sur le tracé du tunnel de base, sont demandées pour le programme d'études 93/94.

● **Documents publiés par l'Etat ou par les réseaux concernant la liaison transalpine**

o **Franchissement alpin**

- schéma directeur et documents annexes d'étude (14 mai 1991),

figure 3

