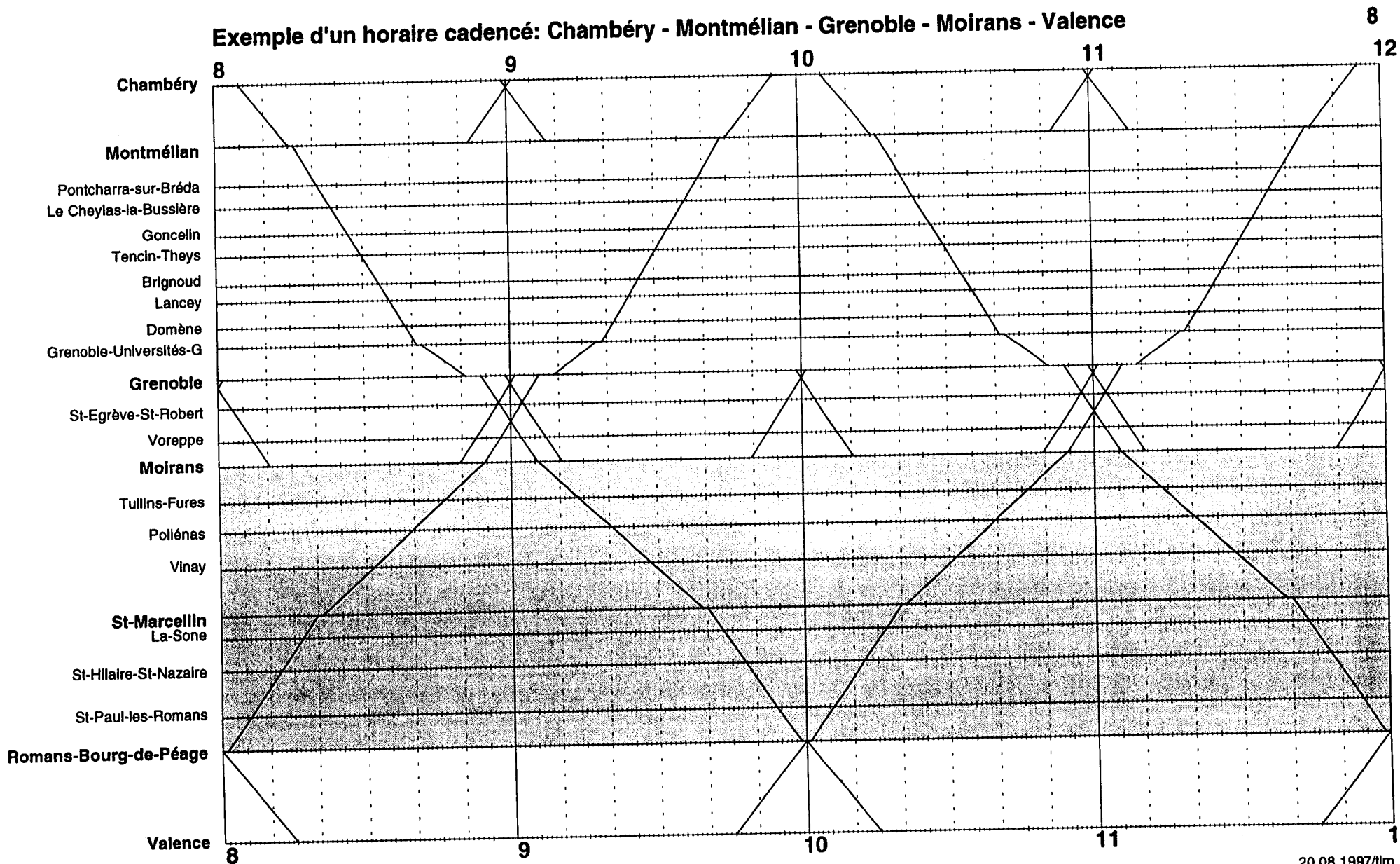
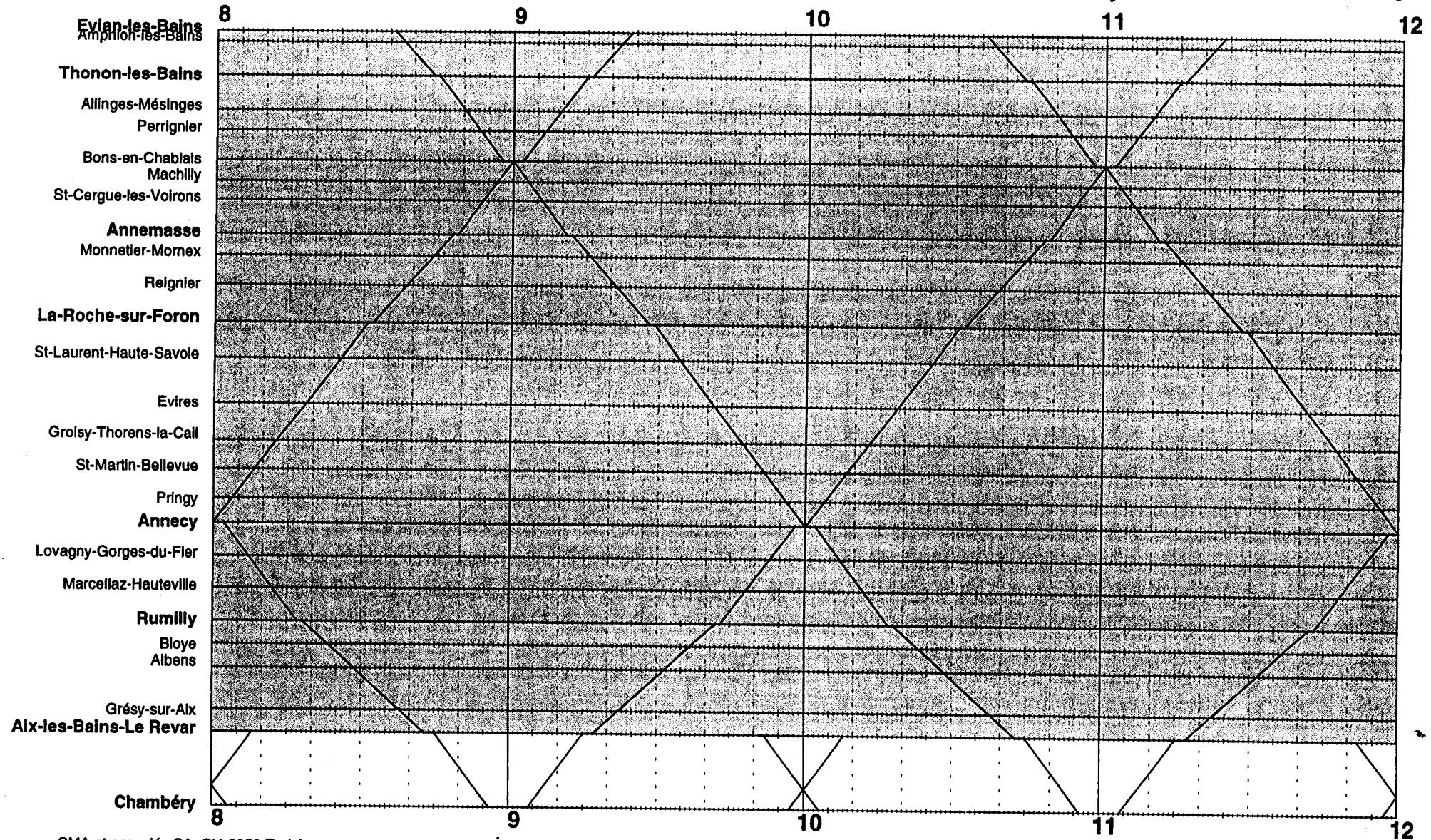


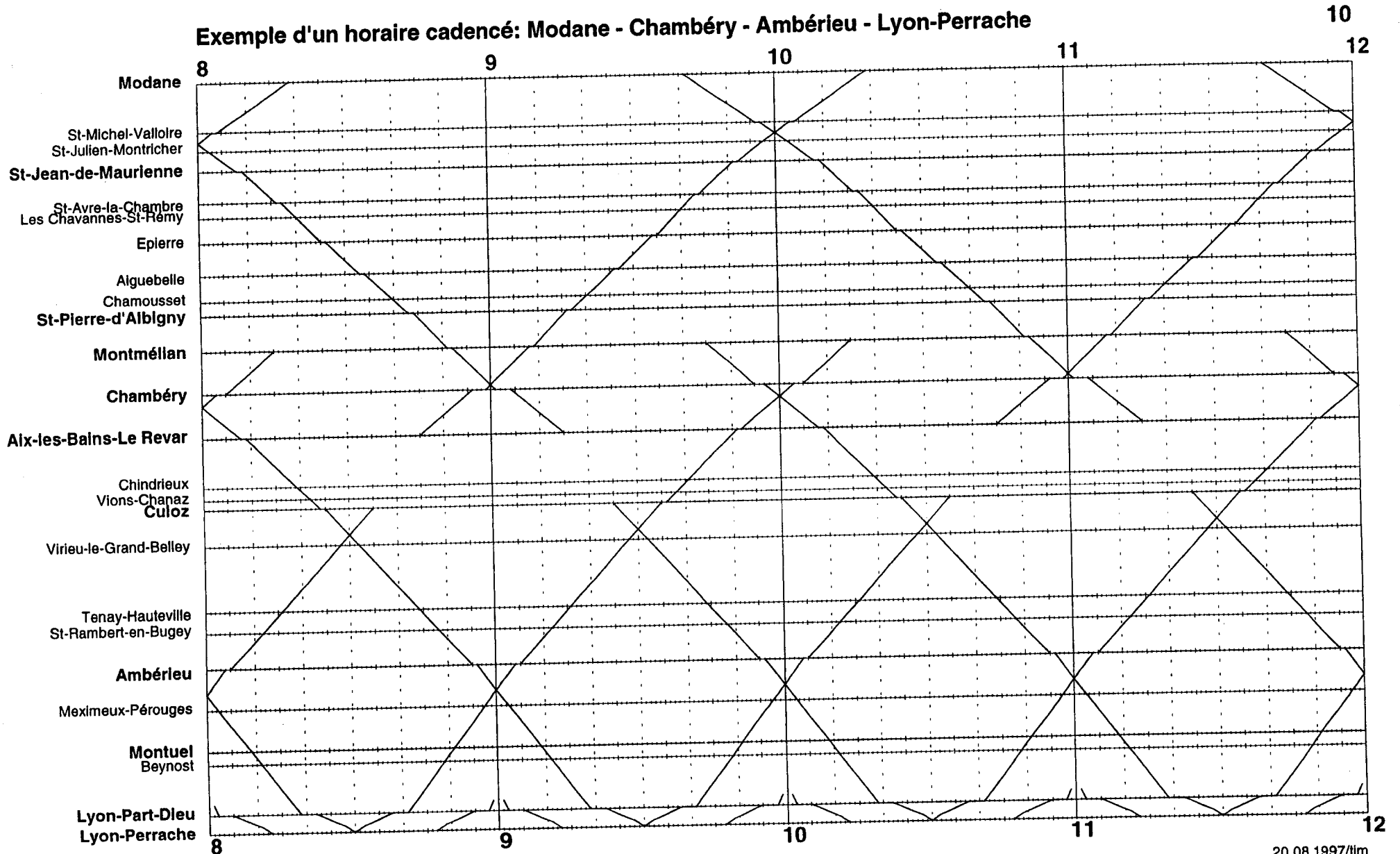
Exemple d'un horaire cadencé: Chambéry - Montmélian - Grenoble - Moirans - Valence



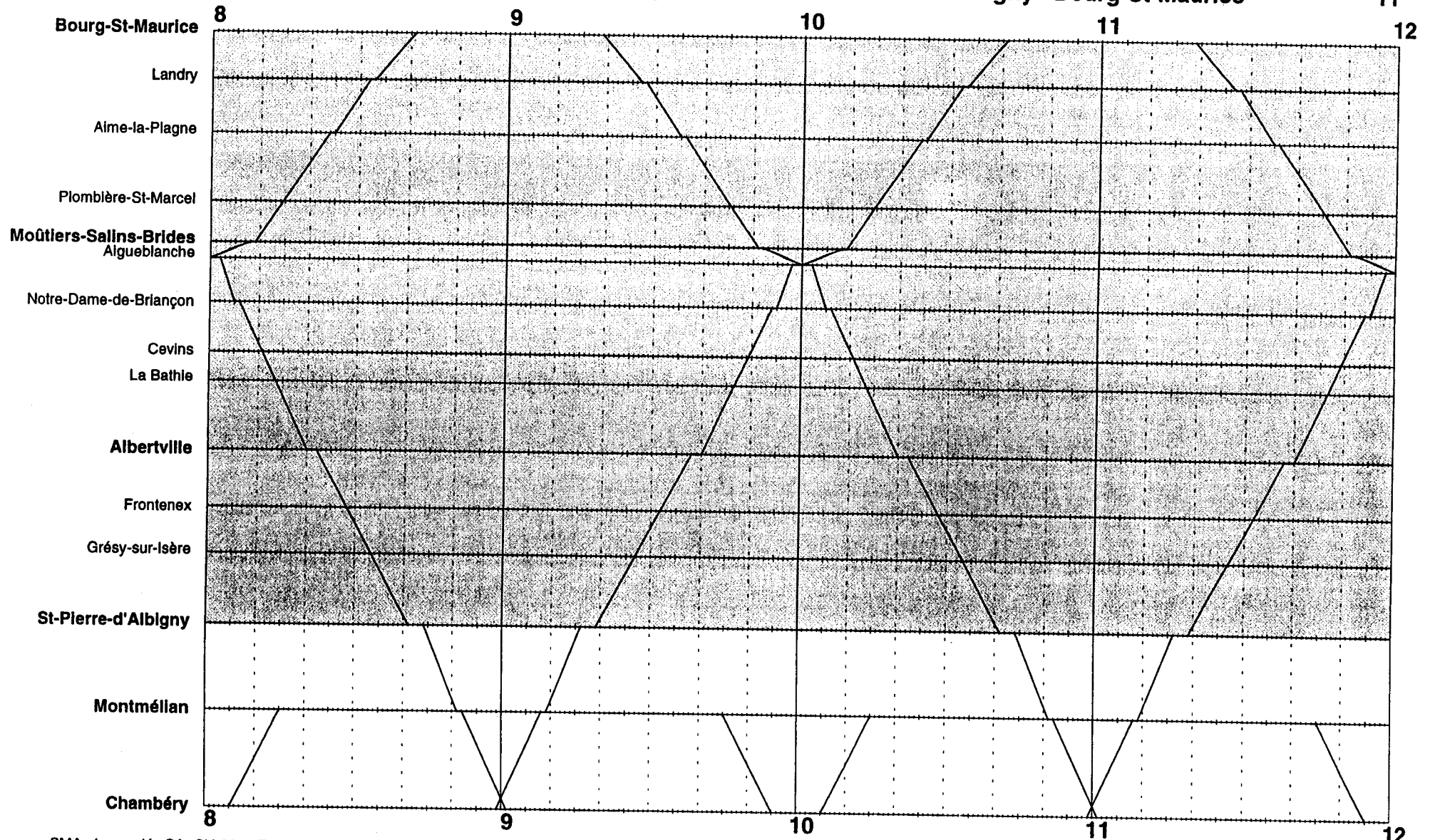
Exemple d'un horaire cadencé: Evian-les-Bains - Annecy - Aix-les-Bains - Chambéry



Exemple d'un horaire cadencé: Modane - Chambéry - Ambérieu - Lyon-Perrache



Exemple d'un horaire cadencé: Chambéry - Montmélian - St-Pierre-d'Albigny - Bourg-St-Maurice



Annexe 6.

Liste des abréviations

AF	Autoroute Ferroviaire
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
APD	Avant Projet Détaillé
APS	Avant Projet Sommaire
AV	Analyse de la Valeur
CA	Chiffre d'Affaire
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CH	Confédération Helvétique
DTT	Direction des Transports Terrestres
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
dB	Décibel
DGA	Direction Générale de l'Aviation
DRE	Direction Régionale de l'Equipement
EBE	Excédent Brut d'Exploitation
EP	Etude Préliminaire
ESIE	Etude Stratégique d'Incidences sur l'Environnement
ETR 460	Train pendulaire italien
F	Francs
FS	Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti
GEIE	Groupe Européen d'Intérêt Economique
GIP	Groupement d'Intérêt Public
GLS (service)	Grande Ligne Stratégie
GM	Gain Monétaire
GT	Gain de Temps
h	valeur d'une heure
HT	Hors Taxe
Hz	Hertz
INERIS	Institut National d'Etudes des Risques Industriels et Sismiques
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité
JOB	Jour Ouvrable de Base
KEP	Kilo Equivalent Pétrole
KM	Kilomètre
LET	Laboratoire Economique des Transports

LGF	Ligne à Gabarit Fret
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LOAT	Loi d'Orientaion et d'Aménagement du Territoire
LOTI	Loi d'Orientaion des Transports Intérieurs
MdF	Milliard de Francs
MES	Matière en suspension
MF	Million de Francs
mG	milli Gauss
MT	Millions de Tonnes
MV	Millions de Voyageurs
NC	Non Connu
NLFA	Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines
O/D	Origine / Destination
OAC	Ouvrage d'Art Courant
OAS	Ouvrage d'Art Spécial
PACA	Provence Alpes Côte-d'Azur
PACT	Action pilote de transport combiné
PIB	Produit Intérieur Brut
PL	Poids Lourds
PME	Petites et Moyennes Entreprises
POS	Plan d'Occupation des Sols
RA	Rhône- Alpes
RFF	Réseau Ferré de France
RMC	Rhône Méditerranée Corse
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SP	Surplus des voyageurs
SRT	Schéma Régional des Transports
TER	Train Express Régional
TERGV	Train Express Régional à Grande Vitesse
TGV	Train à Grande Vitesse
THT	Très Haute Tension
TMJA	Taux Moyen Journalier Annuel
TRI	Taux de Rentabilité Interne
UVP	Unité Véhicule Particulier
VAN	Valeur Actuelle Nette
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

ÉTUDES ET EXPERTISES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Cahier des charges

Expertise sur le projet de liaison ferroviaire transalpine voyageurs et marchandises Lyon-Turin

1 - Contexte

La Région Rhône-Alpes a été saisie par des associations régionales d'une demande d'expertise sur le projet de liaison ferroviaire transalpine voyageurs et marchandises Lyon-Turin, conformément aux règles d'intervention pour la ligne budgétaire « Études et Expertises en matière de transports » définies lors de la session du 31 mars 1995.

Dans ce cadre, la Région fait réaliser une expertise des éléments du projet et des études et travaux tels que présentés dans le cadre des dossiers réglementaires élaborés au titre :

- des études d'Avant-Projet Sommaire Lyon-Montméliant et Montméliant-Saint Jean de Maurienne, y compris l'électrification de la ligne existante Montméliant-Grenoble,
- des études préliminaires d'une nouvelle liaison fret entre Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne et de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin nord entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève.

Les résultats de cette expertise n'engagent pas la Région.

2 - Objet du marché

L'expertise proposée s'attachera, tout d'abord, à analyser la problématique d'ensemble, les données de base et les méthodes retenues et à vérifier les résultats pour chacun des thèmes identifiés au titre de la mission (Transport, Economie-Rentabilité, Impacts).

Ensuite, elle donnera lieu à une synthèse globale et à des recommandations concernant l'adéquation des solutions.

3 - Description des objectifs de la mission

Voir le document ci-joint.

4 - Liste des études et données existantes

Voir le document ci-joint.

**EXPERTISE INDEPENDANTE SUR LES PROJETS
VOYAGEURS ET MARCHANDISES**

CAHIER DES CHARGES

L'expertise doit porter sur les 3 thèmes suivants.

*Il est par ailleurs demandé aux bureaux d'études de se coordonner afin d'établir une **synthèse globale** et des **recommandations communes**.*

Les travaux, objet du présent cahier des charges, devront être menés dans un délai de deux mois à compter de la date d'attribution du marché.

1 - TRANSPORT

I - Quels sont les besoins réels pour les voyageurs ?

- A - La quantité de voyageurs estimée par la SNCF sur LYON - TURIN, LYON - GRENOBLE, LYON - CHAMBERY, LYON - GENEVE, est-elle crédible ?
- B - Quels sont les besoins intra-régionaux (dessertes locales, domicile-travail, domicile-études) sur les liaisons concernées ?
- C - Quelle est la variation des quantités de voyageurs avec les variantes TGV MACON-GENEVE et ROMAGNIEU-AVRESSIEUX-GENEVE ? est-elle prise en compte dans les chiffres actuels ?
- D - Incidence du choix de la gare sur le nombre de voyageurs ? (Chambéry-Nord « Voglian », Montmélian « Chignin », Laissaud).
- E - Quelle évolution envisageable de la qualité des services (gain de temps, temps de voyage total) ?

II - Le Lyon-Turin face aux projets concurrents. la place du Lyon-Turin dans l'ensemble des projets :

Incidence des projets :

- A - MACON - GENEVE
- B - LOTSCHBERG
- C - ST GOTHARD

- D - BRENNER
- E - MERCANTOUR
- F - AVION ?
- G - AUTOROUTES (Maurienne)

III - La modernisation des voies existantes, associées au tunnel de base, peut-elle être une alternative au TGV voyageurs ?

- A - Possibilité d'aménagement avec matériel pendulaire, et amélioration des tracés des lignes actuelles Lyon-Chambéry, Chambéry-Genève, Lyon-Grenoble, Grenoble-Chambéry.
- B - Durée du parcours avec matériel usuel
avec matériel pendulaire
- C - Coût des travaux
- D - Rentabilité du projet. Bilan coûts/service rendu : incidence du temps de parcours sur le nombre de voyageurs.
- E - Impacts sur l'environnement, le foncier, l'agriculture.

IV - Un réel projet de transport de marchandises en Rhône-Alpes est-il sérieusement étudié parallèlement au Lyon-Turin ?

- A - Evolution du marché (actuel et en 2015) - Analyse de l'offre et de la demande (enquête auprès des transporteurs routiers...)
- B - Pourcentage (actuel et en 2015) d'utilisation du réseau marchandises :
 - * sur Modane/Suse
 - * globalement sur la traversée des Alpes ?
- C - Comparaison (actuelle et en 2015) :
 - * Tonnage de marchandises, transports SNCF - par rail
 - * Tonnage de marchandises, transports SNCF - par route
 - * Tonnage de marchandises, transports routier
- D - Etude et comparaison des différents modes :
 - * Ferroulage
 - * Transport combiné containers/remorques
 - * Trafic classique

V - Comparaison chiffrée des différentes solutions voyageurs et frets

Point zéro - voies nouvelles - technologie pendulaire sur voies existantes.

2 - ECONOMIE - RENTABILITE

Crédibilité des données économiques avancées par la SNCF

- A - Méthode SNCF de calcul de la rentabilité,
1 - sur Lyon-Montmélián, sur Lyon-Turin
2 - Evaluation du taux de rentabilité à la lumière des réalisations récentes (TGV Nord, Gare de Satolas, tunnel sous la Manche).
- Comparaison avec les méthodes de calcul appliquées aux autres projets ferroviaires et routiers.
- B - 1 - Coût du tunnel de base, des autres tunnels, en comparaison avec d'autres tunnels ferroviaires connus (Brenner, Tunnel sous la Manche)
2 - Coût de l'infrastructure Satolas-Montmélián, Satolas-Turin.
- C - Les coûts globaux et les financements de ce projet intègrent-ils :
- * Les indemnités aux riverains expropriés et non expropriés avec les dernières mesures d'indemnisation sur 150 m de part et d'autre de l'emprise ?
 - * Les indemnités de pertes de revenus agricoles, touristiques, pour les individus, pour les collectivités locales ?
 - * Les pertes et d'évaluations de patrimoine ?
- D - Coût pour les Communes, la Région, les Départements, l'Etat ?
- E - Estimation des risques d'inflation des coûts.
- F - Approche plus précise du taux de rentabilisation, à la lumière d'investissements similaires récents (TGV Nord, gare de Satolas, tunnel sous la Manche).
- G - Etude du plan de financement.

3 - LES IMPACTS DU PROJET

Conséquences d'une voie nouvelle sur les zones traversées

- A - En matière d'urbanisation : incidence sur l'économie loco-régionale (bilan des emplois créés et perdus dans l'ensemble des secteurs concernés : agriculture,

entreprises existantes, implantation d'entreprises nouvelles, BTP, Industrie, Transport - Recettes et charges nouvelles pour les collectivités locales).

- B - Effet sur le tourisme vert (labels régionaux « avant-Pays-Savoyard, Aiguebelette, Combe de Savoie, lacs Dauphiné/Savoie »)
- C - Effet sur l'environnement (bruit, impact sur le paysage - destruction faune, flore - hydrologie, - division de communes et des terrains - seuil de saturation par rapport aux infrastructures existantes lignes THT, carrières, déblais, remblais).
- D - Sur la santé physique et mentale (bruit, vibrations, « vibrations des sols », ondes électromagnétiques).
- E - Répercussion du Lyon-Turin sur les dessertes locales (T.E.R.) - Risque éventuel de disparition de gares ; qualité des services pour Bourgoin, Isle d'Abeau, St André le Gaz, Modane ; enclavement de Grenoble par rapport à Lyon.
- F - Pertinence économique des gares TGV en rase campagne (Montchanin, le Creusot, Ablaincourt-Pressoir...).
- G - Impact social, humain, culturel ?