



**1**

**Enjeux**

# 1 - Enjeux

Page

## 2 - Historique du projet Lyon-Turin et procédures

## 3 - Situation actuelle des transports concernés par la liaison transalpine en Rhône-Alpes

## 4 - Configuration du projet

## 5 - Variantes, phasages et fonctionnalités associées

## 6 - Développement économique et socio-économique ; aménagement du territoire

## Synthèse des perspectives d'aménagement

## Annexe

### 1 - Enjeux européens

1.3

- 1.1 - Constitution d'un réseau européen
- 1.2 - Renforcement de l'intégration européenne, connexion ferroviaire voyageurs entre des réseaux à grande vitesse
- 1.3 - Amélioration de l'offre de transport fret
- 1.4 - Emergence d'un nouvel espace économique
- 1.5 - Préservation de l'environnement des vallées alpines

### 2 - Enjeux nationaux

1.9

- 2.1 - Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse
- 2.2 - Complément du dispositif du schéma national de transport et prolongement vers les Alpes du Nord de l'apport des lignes à grande vitesse existantes, notamment Paris - Lyon - Méditerranée
- 2.3 - Recherche d'un moyen novateur et performant de transport de fret et amélioration de la compétitivité de fret ferroviaire

### 3 - Enjeux régionaux

1.15

- 3.1 - Développement de la région Rhône-Alpes
- 3.2 - Amélioration des dessertes régionales
- 3.3 - Développement de l'intermodalité

# 1.1

---

## Enjeux européens

Le projet de liaison ferroviaire transalpine présente des enjeux qui se déclinent aux échelles, européenne, nationale et régionale. L'imbrication entre ces fonctions est forte.

## 1.1.1

### Constitution d'un réseau européen

Après avoir réalisé les premières lignes ferroviaires à grande vitesse sur leurs propres territoires, les grandes nations européennes ont pris conscience de l'intérêt de constituer des réseaux maillés au niveau du continent. Très rapidement, la Commission de Bruxelles a compris l'importance des enjeux au plan européen. Aussi s'est-elle fortement impliquée dans la définition d'un tel réseau, mettant en place et animant une structure d'étude associant les Etats, les réseaux, les industriels et les établissements financiers.

Cette action s'est concrétisée en particulier par la publication par la Commission d'un schéma directeur européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse, recensant les maillons-clés à réaliser pour mettre en communication les réseaux nationaux à grande vitesse.

L'arc alpin, traversé par plusieurs liaisons ferroviaires plus que centenaires, de caractéristiques, de profil et de gabarit limités, a fait de la part de la Communauté euro- l'objet d'une attention particulière. Ainsi, plusieurs maillons-clés ont-ils été identifiés à travers les Alpes.

L'un de ces maillons, mettant directement en relation deux pays de la Communauté européenne, est la liaison transalpine entre la France et l'Italie dite Lyon - Turin - Trieste.



Connexion des réseaux européens à grande vitesse

# 1.1.2

## Renforcement de l'intégration européenne, connexion ferroviaire voyageurs entre des réseaux à grande vitesse

Enjeu stratégique pour les communications européennes, la nouvelle liaison transalpine l'est à plus d'un titre. Elle met en effet en relation les deux réseaux à grande vitesse français et italien par une liaison elle-même à grande vitesse. Il en résulte une transformation radicale des relations entre la France et l'Italie, puisqu'aux gains de temps permis par la seule liaison, s'ajoutent ceux provenant de l'utilisation des infrastructures à grande vitesse, existantes ou prévues, sur les deux réseaux.

Plus généralement, le projet Lyon - Turin constitue la liaison la plus courte et la plus performante entre l'Italie et l'Europe de l'ouest. Les trains à grande vitesse empruntant la liaison transalpine pourront en effet profiter des lignes à grande vitesse en construction ou en projet pour atteindre le Benelux, la Grande-Bretagne et l'Espagne, et poursuivre leur parcours à l'est, vers l'Autriche et les pays de l'Est.

Ainsi, en permettant la mise en réseau des villes et territoires de l'Europe alpine et en rapprochant les grands pôles du continent, mais aussi, en favorisant les échanges de marchandises entre pays de l'Europe, la liaison transalpine est un véritable outil d'intégration européenne.



Liaison ferroviaire Lyon - Turin  
Enjeu d'intégration européenne

# 1.1.3

## **Amélioration de l'offre de transport fret**

La mise en place d'un réseau européen compétitif et attractif pour le transport de marchandises bute encore sur le franchissement de l'arc alpin. Face au développement régulier et important des échanges internationaux, le projet de liaison transalpine est de nature à donner une nouvelle ambition au fret ferroviaire à l'échelle du continent, en améliorant de manière significative la connexion entre l'Italie du Nord et l'Europe de l'Ouest.

A l'image du réseau ferré européen à grande vitesse qui se profile, la circulation des marchandises par le rail, avec la nouvelle ligne fret entre la France et l'Italie notamment, disposera d'une infrastructure performante en termes d'exploitation comme de gabarit, les possibilités du tunnel ferroviaire actuel du Fréjus étant très limitées malgré les travaux d'élargissement récemment effectués.

Avec la possibilité d'exploiter un service d'autoroute ferroviaire (transport des camions avec leurs chauffeurs sur des navettes ferroviaires) entre Ambérieu-en-Bugey et Turin, permettant un désengorgement significatif des axes routiers transalpins, c'est l'ensemble de l'offre de transport fret sur cet axe qui se verra amélioré.

# 1.1.4

## **Emergence d'un nouvel espace économique**

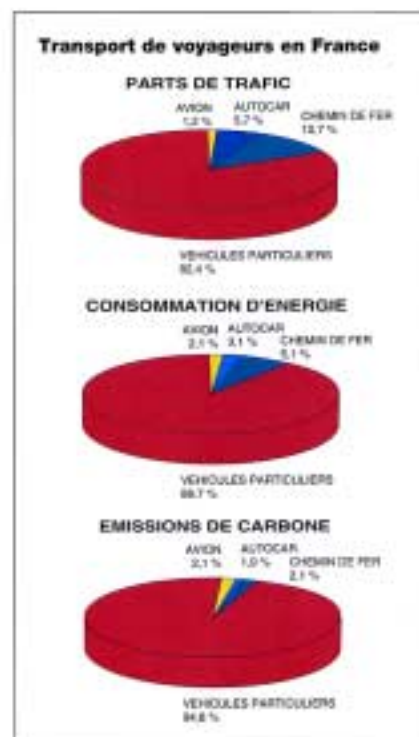
Le rééquilibrage du territoire européen s'affirme comme une priorité. En effet, au nord et au centre s'affirme une Europe financière et institutionnelle, qui concentre les grands pôles de décision, et voit son poids se renforcer avec la globalisation de l'économie. Au sud, autour des Alpes, une Europe, dont la tradition industrielle, technologique et recherche-développement est reconnue, mais dont l'importance est faible en termes de décisions financières, affirme sa volonté de renforcer sa position dans la compétition économique mondiale.

# 1.1.5

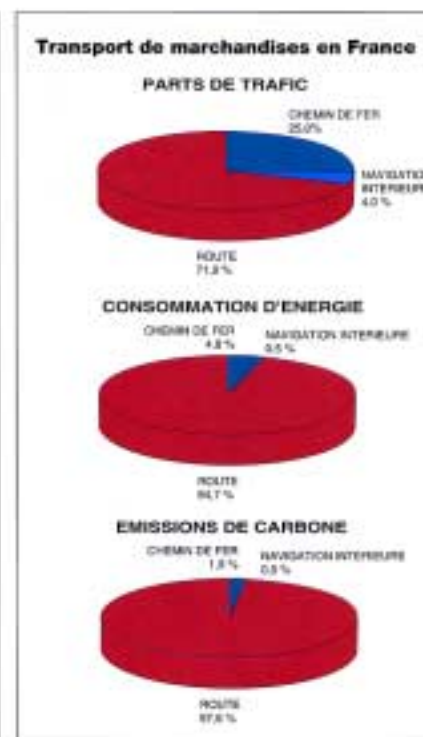
## Préservation de l'environnement des vallées alpines

La présence continue de l'arc alpin entre l'Italie et le reste de l'Europe impose le passage par des corridors bien spécifiques. Quelques vallées glaciaires à fond plat permettent une pénétration assez avancée dans le massif alpin, mais la plupart des cols dépassent une altitude de 1 500 mètres. La quasi-totalité des routes les franchissant étant fermées l'hiver pour cause d'enneigement, les voies de communication tant routières que ferroviaires doivent emprunter des tunnels de longueur habituellement comprise entre 10 et 20 kilomètres.

De fait, l'importance de ces passages en termes de trafic, associée à leur faible nombre, rendent l'évolution de l'environnement dans les vallées alpines particulièrement préoccupante. Sa préservation implique le recours à des infrastructures dont l'impact est moindre sur le site. Les projets ferroviaires sont de ce point de vue les moins pénalisants, grâce à l'absence d'émissions gazeuses ou de poussières, la moindre consommation d'espace, et l'amélioration de la sécurité, notamment lorsque les conditions climatiques sont difficiles.



Transport de voyageurs en France



Transport de marchandises en France

	TRAIN (1)	Dont TGV	AVION (2)	ROUTE (3)
<b>NOMBRE DE TUÉS</b> (moyenne annuelle - France 77/91)	10,5	0	6	9500
<b>NOMBRE DE TUÉS</b> par milliard de voyageurs - km (moyenne annuelle - France 77/91)	0,18	0	0,15	17,78

- (1) Voyageurs tués par des accidents de train (hors accidents individuels et autres).  
 (2) Vols commerciaux des compagnies françaises et des compagnies régionales exploitant des lignes régulières de transport public (avions immatriculés en France).  
 (3) Victimes de la circulation routière (hors piétons).

### Présentation générale du projet