



2

**Historique du projet Lyon-Turin
et procédures**

1 - Objet et cadre du dossier

2 - Historique du projet Lyon-Turin et procédures

Page

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 - Historique

2.3

2 - Le cadre réglementaire et les procédures

2.7

3 - Les acteurs

2.9

3.1 - Les acteurs institutionnels

3.2 - Les structures de coordination

3.3 - Les structures d'étude

2.1

Historique

L'histoire du projet Lyon - Turin est déjà longue. On peut cependant la jaloner par les étapes les plus significatives ayant contribué à son avancement.

Le rapport Legrand

A la demande du Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, un groupe de travail présidé par M. Maurice Legrand, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a remis en novembre 1991 un rapport sur les perspectives de trafic dans les traversées alpines entre la France et l'Italie.

Le comité pour la liaison à grande vitesse Lyon - Turin - Milan

Il a été créé le 29 novembre 1991 à l'initiative de la Région Rhône-Alpes pour promouvoir le projet.

L'étude de desserte du sillon alpin

En 1991, le Conseil Régional Rhône-Alpes, les départements et les grandes villes concernées, ont confié à la SNCF une étude de faisabilité des améliorations de la desserte ferroviaire du sillon alpin de Genève à Valence : les études techniques de ligne nouvelle et les études économiques ont été confiées à SOFRERAIL, le rapport ayant été remis en janvier 1992.

Le Comité Régional de Pilotage

Comprenant les représentants des principales collectivités concernées, de l'État et de la SNCF, il a été mis en place le 22 septembre 1992.

Les études préliminaires de 1992

Les études préliminaires ont été menées en 1991 et 1992, par la SNCF sur la section Lyon - Montmélian, et étendues jusqu'à l'entrée du futur tunnel transalpin. Elles se sont conclues par une décision ministérielle du 3 mars 1993, demandant d'engager un débat sur l'intérêt économique et social du projet, d'une part, et de mener des études complémentaires sur quatre sites sensibles, d'autre part.

Le colloque du comité de promotion Lyon - Turin - Milan

Il s'est dégagé de ce colloque du 15 janvier 1993, un consensus sur la reconnaissance :

- du caractère international de la liaison,
- de sa dimension franco-italienne,
- de sa dimension régionale,
- de son intermodalité et de sa mixité.

L'étude franco-italienne de 1993

A l'issue du sommet franco-italien de Viterbe des 17 et 18 octobre 1991, les Ministres chargés des Transports avaient demandé à leurs administrations et à leurs réseaux ferroviaires d'approfondir les études relatives au projet de liaison ferroviaire transalpine.

C'est ainsi que les réseaux ferrés français et italien ont constitué un groupe de travail, qui a remis son rapport en février 1993.

Le débat de 1993 et les études complémentaires sur les quatre sites sensibles

Le débat prévu par la circulaire 92.71 du 15 décembre 1992, a été organisé par le Préfet de la région Rhône-Alpes à partir de mai 1993. Il a porté sur l'ensemble des dimensions et des composantes du projet.

En outre, à la demande du Ministre des Transports et du Préfet de la région Rhône-Alpes, les secteurs de Grenay, de Saint-Savin, du lac d'Aiguebelette et de la Combe de Savoie, ont fait l'objet d'études approfondies.

Le rapport Besson

A la demande du Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, M. Louis Besson, Ancien Ministre, Maire de Chambéry, a remis en novembre 1993 un rapport favorable à un axe ferroviaire fret entre Ambérieu-en-Bugey et l'Italie, contournant le lac du Bourget, Aix-les-Bains et Chambéry, et franchissant le massif de la Chartreuse par un tunnel commun avec le TGV en première étape.

La décision du 7 février 1994

Cette décision du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, a arrêté le cahier des charges de la nouvelle liaison, confirmant les principales options du projet et lançant les études d'A.P.S. du tronçon Lyon - Montmélian, en demandant une expertise sur les tracés en Combe de Savoie.

La mission Abraham

M. Claude Abraham a présidé la Commission interministérielle d'expertise des projets d'autoroute ferroviaire, créée le 2 août 1993 sur demande du Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, et dont les travaux n'ont pas été publiés.

Le discours de Satolas

Lors de l'inauguration le 28 juin 1994 à Satolas du prolongement de la ligne à grande vitesse Paris Sud-Est jusqu'à Valence, le Premier Ministre a approuvé l'idée de créer une structure d'étude disposant de la personnalité morale, associant la Région Rhône-Alpes, la SNCF et des sociétés concessionnaires d'infrastructures routières pour la conduite des études relatives à la liaison transalpine, dans ses différentes composantes, voyageurs et marchandises.

Les décisions et orientations du Conseil Régional

Dans ses réunions du 25 novembre 1994 et 31 mars 1995, l'Assemblée régionale Rhône-Alpes a approuvé définitivement le dispositif d'études des différentes composantes de la liaison transalpine, et a fixé le montant de sa participation au coût des études, tout en poursuivant sa réflexion sur les partenariats potentiels.

La convention tripartite

Le 13 octobre 1995 a été signée une convention tripartite Etat / Région / SNCF relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études du projet.

Les décisions du 14 avril 1995

Le Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports a pris deux décisions le 14 avril 1995. L'une, à la suite de l'expertise en Combe de Savoie, réduit l'aire d'étu-

de dans ce secteur. L'autre confirme ou engage les études suivantes :

- Etudes d'avant-projet sommaire Lyon - Montmélian,
- Etudes d'avant-projet sommaire Montmélian - St-Jean-de-Maurienne,
- Etudes préliminaires du sillon alpin nord,
- Etudes préliminaires d'une ligne nouvelle fret.

Les sommets européens et franco-italiens

Ces rencontres ont permis aux gouvernements d'affirmer régulièrement l'importance qu'ils accordent à la réalisation de la liaison transalpine.

Au Sommet européen de Corfou des 23 et 24 juin 1994, le projet «TGV / transport combiné France - Italie, Lyon - Turin - Trieste» figure au nombre des 11 projets hautement prioritaires, ce qui a été confirmé par le sommet d'Essen, les 9 et 10 décembre 1994.

La création officielle du G.I.P. TRANSALPES

Par arrêté interministériel en date du 15 janvier 1996, le G.I.P. TRANSALPES associe les partenaires suivants : Régions Rhône-Alpes et Piémont, SNCF, sociétés d'autoroute AREA et SAPRR, sociétés de tunnels routiers ATMB et SFTRF, et la CCI de Lyon, gestionnaire de l'aéroport de Satolas.

Le rapport Rouvillois

Une mission de réflexion sur les modalités de mise en oeuvre du schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse a été demandée à M. Rouvillois le 28 novembre 1995. Son rapport, remis en octobre 1996, recommande un redimensionnement des projets, tout en confirmant l'intérêt d'une liaison telle que le Lyon - Turin. Il préconise des phasages supplémentaires et rappelle l'intérêt des dimensions internationales et fret.

Le colloque du Comité de promotion pour la transalpine

Il a réuni le 24 janvier 1997 toutes les personnalités et les acteurs venus apporter leur soutien au projet, et témoigner de la forte volonté interrégionale.



2.2

Le cadre réglementaire et les procédures

La L.O.T.I. et l'établissement public «Réseau Ferré de France»

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 :

- formalise des principes généraux que sont le droit au transport, le service public du transport, la liberté de choix de l'utilisateur,
- définit une politique globale et multimodale des transports dans le respect des règles de concurrence et de complémentarité,
- répartit les rôles entre autorités organisatrices et opérateurs, entre l'Etat et les collectivités territoriales.

La loi 97-135 du 13 février 1997 porte création de l'établissement public «Réseau ferré de France», ayant pour objet «l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national» (art. 1).

Les circulaires

Les circulaires 91-61 du 2 août 1991 et 92-71 du 15 décembre 1992 définissent les étapes préalables à la réalisation du projet :

- le début public, sur l'opportunité du projet,
- les études préliminaires, permettant de déterminer le choix d'un fuseau d'environ un kilomètre de large,
- les études d'avant-projet sommaire, portant sur les mêmes aspects mais de manière plus détaillée et débouchant sur le choix d'un tracé,
- le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, puis la déclaration elle-même, prise par décret en Conseil d'Etat.

Ces phases relèvent d'une démarche d'études allant du général au particulier (aire d'étude, fuseaux, tracés). A chacun de ces niveaux les études techniques, les aspects environnementaux et socio-économiques du projet sont étudiés et affinés.

Chaque étape fait l'objet d'une commande ministérielle, comporte une phase de concertation informelle, une consultation officielle des services de l'Etat puis des élus, des représentants socioprofessionnels et associatifs, et donne lieu à l'établissement d'un bilan par le Préfet de région.

Le Ministre chargé des Transports décide sur la base des études et des consultations du passage à la phase suivante.

En ce sens, la décision ministérielle du 7 février 1994 fixant le cahier des charges et celles d'avril 1995 ont initié les phases d'études relatives aux différentes parties du projet.



Le cahier des charges de la liaison Lyon - Turin

Approuvé le 7 février 1994 par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, il confirme les principales options du projet :

- le choix d'un itinéraire traversant le Nord-Isère passant à proximité de Montmélian et se poursuivant jusqu'à St-Jean-de-Maurienne,
- la réalisation en première phase de la section Lyon - Montmélian, qui permet d'une part de renforcer les liaisons nationales et régionales, grâce notamment à l'électrification de la section Montmélian - Grenoble, et d'autre part d'améliorer, de manière notable, le temps de parcours sur la liaison internationale, préparant ainsi dans les meilleures conditions économiques, la réalisation du tunnel de base,
- le franchissement du massif de Belledonne en tunnel dans une étape ultérieure,
- la création d'une gare nouvelle «Savoie-Dauphiné» assurant une articulation TGV - TER, afin de diffuser dans toute la zone alpine les effets de la grande vitesse,
- la prise en compte du transport de fret,
- le souci de protéger l'environnement et le cadre de vie,
- l'aménagement ferroviaire du nord du sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève.

Présentation générale du projet

2.3

Les acteurs

2.3.1

Les acteurs institutionnels

L'Union Européenne

Les liaisons transalpines représentent un enjeu majeur pour le développement des échanges au sein de l'Union Européenne. En effet, ces communications s'inscrivent dans une politique européenne d'aménagement du territoire visant à la réalisation de grands axes de circulation à travers l'Europe.

Financièrement, l'Union a déjà participé à ces programmes d'études, notamment sur les sections nationale (Ouest de Montmélian) et internationale (Montmélian - Turin) du projet Lyon - Turin.

L'Etat français

L'Etat est responsable des infrastructures ferroviaires. Il participe financièrement aux études.

Les études sont lancées sur décision ministérielle, qui en détermine aussi le cadre. La concertation s'effectue sous l'autorité du Préfet coordonnateur, et chacune des phases se conclut par un choix du Ministre.

La Région Rhône-Alpes

Le Conseil régional, le Comité économique et social régional et le Comité régional des transports ont reconnu l'intérêt de ce projet pour la Région, et l'ont considéré comme prioritaire.

Cet engagement en faveur du projet s'est concrétisé par la mise en place d'un dispositif partenarial, comprenant notamment une participation financière au programme d'études.

La SNCF

Elle participe financièrement aux études.

L'Etat italien, la Région Piémont

Ils soutiennent le projet, la Région Piémont étant associée directement aux études et à la concertation.

Les FS S.p.A., la TAV

En février 1992, un décret ministériel inclut la partie italienne du projet Lyon - Turin dans le schéma italien de réseau ferroviaire à grande vitesse.

Le projet est inscrit la même année, dans le contrat de programme FS/Ministère des Transports.

Destiné à assurer le pilotage d'une étude consacrée à l'insertion dans le territoire du Val-de-Suse de la ligne Turin - Lyon, un comité de promotion pour la réalisation de la liaison Trieste / Tarvisio / Turin / Lyon, est créé en mars 1991.

2.3.2

Les structures de coordination

La Commission Intergouvernementale

Désireux de donner une impulsion nouvelle aux relations entre leurs pays, de contribuer à l'expansion des échanges entre les Etats membres de l'Union Européenne, de mettre en oeuvre les décisions intervenues lors des Conseils Européens de Corfou, Essen, Cannes, et des sommets de Rome et d'Aix-en-Provence, les Ministres des Transports français et italien ont signé le 15 janvier 1996 l'accord portant création d'une commission intergouvernementale, qui a été approuvé par décret n° 96-416 du 13 mai 1996 publié au Journal Officiel le 18 mai.

Son objet est de suivre au nom des Gouvernements des deux pays, l'ensemble des questions liées à la préparation de la réalisation de la section internationale Montmélian - Turin de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin.

Elle est notamment chargée :

- de l'élaboration d'un traité intergouvernemental définissant les caractéristiques générales de la liaison, ses modalités de réalisation, de financement et d'exploitation,
- du pilotage des programmes d'études techniques, juridiques et financières préliminaires à l'entrée en vigueur du traité,
- de l'établissement des projets de cahier des charges relatifs à cette liaison.

Avant la mise en place de cette commission intergouvernementale, le Comité de pilotage international, auquel elle s'est substituée, a notamment validé les études SNCF et FS S.p.A. de février 1993.

Le Comité régional de Pilotage

Ce comité comprenant des représentants des principales collectivités concernées, de l'Etat et de la SNCF a été installé par M. le Préfet de région le 22 septembre 1992, pour suivre l'avancement et l'orientation des études.

Co-présidé par le Préfet de région et le Président du Conseil régional ou son représentant, il a été élargi le 13 octobre 1995. Il valide désormais les orientations du programme prévisionnel des études, et en contrôle le déroulement dans le strict respect du budget défini.

2.3.3

Les structures d'étude

Le G.I.P. TRANSALPES



Ses partenaires

La volonté affirmée de partenariat pour la conduite des études a pris la forme d'un Groupement d'Intérêt Public (G.I.P.) dénommé TRANSALPES créé par arrêté ministériel du 15 janvier 1996 et associant, autour de la Région Rhône-Alpes et de la SNCF, les principaux acteurs de la multimodalité (sociétés ou organismes d'exploitation d'autoroutes, de tunnels ou d'aéroport), ainsi que la Région italienne du Piémont.

Ses missions et ses objectifs

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 10 janvier 1995, confirmant la SNCF dans son rôle de maître d'ouvrage, le G.I.P. s'est vu confier une mission d'études complémentaire à celle de la SNCF.

TRANSALPES doit ainsi conduire un programme d'études permettant d'appréhender d'une façon globale et multimodale les conditions d'insertion régionale du projet transalpin, dans sa partie française, en termes :

- de fonctionnement et d'articulation entre les réseaux, intégrant l'ensemble des composantes et des caractéristiques du projet,
- d'aménagement et de développement des territoires,
- d'irrigation économique,
- de montage financier intégrant des solutions transitoires dans une logique de maîtrise des coûts.

TRANSALPES a par ailleurs pour vocation d'être un lieu d'échanges entre les différents acteurs concernés et de jouer un rôle de communication et de pédagogie sur le projet.

Son comité de suivi

Ce comité mis en place par l'assemblée générale du G.I.P., associe outre les membres du Conseil d'Administration du Groupement, les représentants du Conseil Régional, le Président du Conseil économique et social régional, la République et Canton de Genève, les représentants des collectivités territoriales suivantes : les Présidents ou leurs représentants, des Conseils généraux de l'Ain, de la Drôme, de l'Isère, de la Loire, du Rhône, de la Savoie, de la Haute-Savoie et de la Communauté urbaine de Lyon : les maires ou leurs représentants, des villes d'Aix-les-Bains, Annecy, Annemasse, Chambéry, Grenoble, Lyon et Saint-Etienne.

Le Président du Comité Economique et Social de la Région Rhône-Alpes, en assure la présidence depuis le 2 avril 1996.

Cette instance permet à toutes ces collectivités ou personnes morales, et à toutes les sensibilités politiques du Conseil régional, de suivre effectivement les travaux et d'être tenus régulièrement informés de l'évolution des études du G.I.P.

Le GEIE ALPETUNNEL



Ses partenaires

Le contrat constitutif du Groupement Européen d'Intérêt Economique, d'étude de la liaison transalpine Lyon - Turin (ALPETUNNEL-GEIE) a été établi à parité par :

- la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement public industriel et commercial dont le siège est à Paris,
- la Société Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per azioni (F.S. S.p.A.) dont le siège est situé à Rome. Cette dernière a cédé en 1996 une fraction minoritaire de ses parts à la société TAV S.p.A., opérateur de la grande vitesse italienne.

Ses missions et ses objectifs

ALPETUNNEL-GEIE est chargé de réaliser l'ensemble des études techniques, économiques et financières nécessaires à la définition et à la mise au point du projet de section internationale, principalement en ce qui concerne le tunnel de base.

Il s'assure également de la cohérence et de la parfaite coordination des études techniques menées sur la liaison Lyon - Turin.

Dans ce cadre, ALPETUNNEL-GEIE doit répondre aux demandes formulées conjointement par les deux Etats, et par la Commission intergouvernementale qui en est l'émanation.

Sa mise en place

ALPETUNNEL-GEIE a été créé le 22 décembre 1994 ; son siège se situe à Chambéry, pour la durée des études d'avant-projet.

La SNCF



Elle mène jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet, les études de la partie française du projet Lyon - Turin, notamment au plan technique, environnemental et économique, et élabore les dossiers réglementaires d'Etudes Préliminaires, d'Avant Projets Sommaire et de DUP devant être soumis à la décision du Ministre chargé des Transports puis du Conseil d'Etat.