



4

Configuration du projet

- 1 - Objet et cadre du dossier**
- 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

Page

- 5 - Variantes, phasages et fonctionnalités associées**
- 6 - Développement économique et socio-économique ; aménagement du territoire**

Synthèse des perspectives d'aménagement

Annexe

1 - Description du projet

4.3

- 1.1 - Une composante voyageurs
- 1.2 - Une composante fret
- 1.3 - Le tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse / Bussoleno

2 - Fonctionnalité globale du projet

4.11

- 2.1 - La fonction ferroviaire voyageurs
- 2.2 - La fonction ferroviaire marchandises
- 2.3 - Coût et bilan économique du projet complet
- 2.4 - Aspects juridiques et financiers

Présentation générale du projet

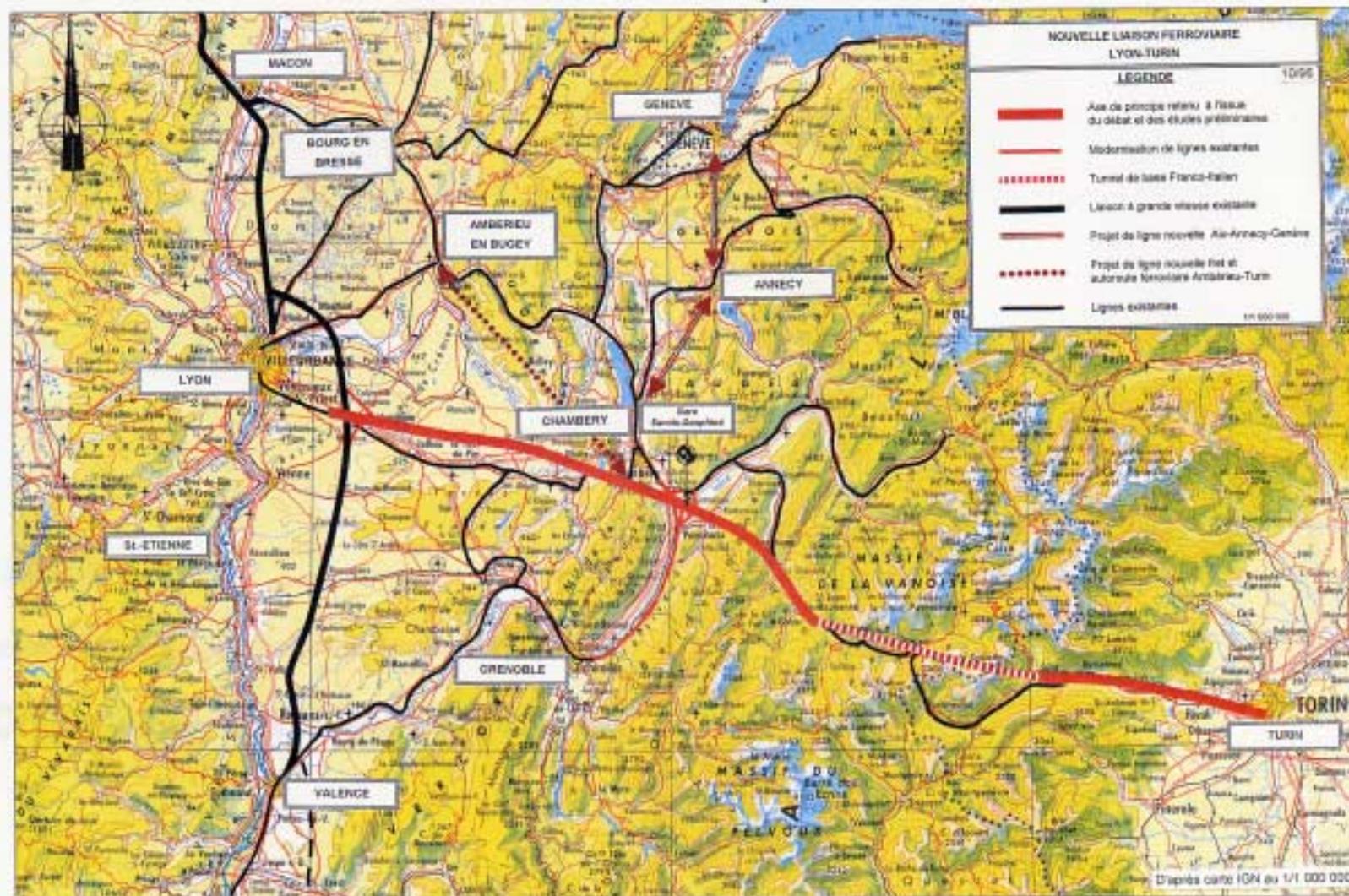


4.1

Description du projet

Le présent chapitre décrit et analyse le projet dans la globalité de ses composantes françaises - liaison franco-italienne, sillon alpin nord, ligne fret et autoroute ferroviaire - conformément à la demande ministérielle du 14 avril 1995.

Cependant depuis cette date, un certain nombre de paramètres économiques ont évolué, des réflexions telles celles sur le pendulaire sont apparues, rendant vraisemblable un phasage dans la réalisation, voire des options quelque peu différentes. Le chapitre 5 suivant décrit donc et analyse certains scénarios possibles.



Un axe Est-Ouest (Lyon - Ambérieu-en-Bugey - Montmélian - Turin)
et un axe Nord-Sud (le sillon alpin)

Présentation générale du projet

4.1.1

Une composante voyageurs

Une ligne nouvelle TGV Lyon - Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne - Turin

Raccordée à la ligne à grande vitesse Paris - Méditerranée et prolongée par un tunnel de base franco-italien (St-Jean-de-Maurienne - Suse), la liaison nouvelle à grande vitesse Lyon - Turin constitue un enjeu stratégique majeur pour les communications européennes, comme exposé aux chapitres précédents.

Si les études préliminaires déjà menées ont permis de définir le fuseau dans lequel est recherché le tracé définitif, certains choix restent cependant plus ouverts, notamment en ce qui concerne :

- le secteur Satolas - Grenay - L'Isle d'Abeau, qui assure le raccordement avec la ligne à grande vitesse Paris - Méditerranée et avec Lyon et Saint-Etienne,
- la traversée des massifs de l'Epine et Chartreuse, le débouché et la zone de raccordement au sillon alpin en Combe de Savoie,
- la traversée en tunnel du Massif de Belledonne et la zone de raccordement dans le secteur de Saint-Rémy-de-Maurienne avec la ligne actuelle.

L'électrification, la modernisation des installations de sécurité, l'augmentation de vitesse de la ligne Montmélian - Grenoble viennent compléter cette nouvelle infrastructure, réduisant aussi les temps de parcours entre Paris ou Lyon et Grenoble.

Un aménagement du sillon alpin nord

L'aménagement ferroviaire de la partie nord du sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève intègre ces dernières villes au réseau des lignes nouvelles vers Lyon, l'axe Paris - Méditerranée et l'Italie, et améliore également leurs relations avec l'ensemble des destinations françaises et européennes.

Réalisé soit par construction d'une ligne nouvelle sur tout ou partie du parcours, soit par adaptation et réutilisation partielle des lignes existantes, cet aménagement peut être scindé en deux secteurs :

- un secteur sud comprenant la ligne actuelle d'Aix-les-Bains à Annecy, et dont l'aire d'étude d'une ligne nouvelle est délimitée à l'ouest par les montagnes de la Biolle et du Gros Foug, et à l'est par les montagnes du Revard et du Semnoz,
- un secteur nord qui comprend une partie de la ligne actuelle Annecy - La-Roche-sur-Foron, et dont l'aire d'étude d'une infrastructure nouvelle va d'Annecy au sud, au point d'entrée en Suisse près de St-Julien-en-Genevois au nord, et se trouve délimitée à l'est par le plateau des Bornes et le Salève, et à l'ouest par la montagne du Vuache.