

LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE

Lyon - Turin

Consultation sur les études

Octobre - Décembre 1997

Qui est consulté ?

- Les élus des collectivités territoriales (la Région, les Départements, les Communes),
- Les responsables économiques (Chambres de Commerce, Chambres d'agriculture, etc.),
- Les associations concernées par le projet.

(Les administrations de l'Etat ont été consultées sur ce projet fin 1996, et le dossier de consultation a été mis au point en avril 1997 en tenant compte de leurs avis).

Pourquoi une consultation ?

Comme pour tous les grands projets d'infrastructures nouvelles, une ligne ferroviaire ne peut être construite qu'après déclaration d'utilité publique (DUP), prise après enquête auprès de l'ensemble de la population concernée. Mais avant cela, les études sont conduites en concertation avec les représentants des acteurs locaux, et leur avis est sollicité à plusieurs reprises, avant chacun des principaux choix ministériels qui aboutiront au projet final, celui qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

- En octobre 1992 les études préliminaires d'une ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian sont mises en consultation.

- En mai 1993, un débat préalable a été organisé et a conduit à affirmer l'intérêt potentiel de cette infrastructure. Ceci a permis au ministre chargé des transports de définir un cahier des charges du projet en y intégrant le fret et la desserte du sillon alpin (approuvé par décision ministérielle du 7 février 1994).

- En janvier 1995, un avis a été recueilli sur le passage en Combe de Savoie, au vu des résultats d'une expertise indépendante. Ceci a permis de réduire le nombre de variantes à approfondir lors de la phase suivante des études (décision ministérielle du 14 avril 1995).

- Aujourd'hui, les études préliminaires relatives au fret et au sillon alpin et les études d'avant-projet sommaire relatives à la section Lyon - Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne, qui résultent des commandes ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995, sont mises en consultation.

Les deux objectifs de cette consultation

- ① Donner un avis sur le projet étudié en conformité avec le cahier des charges.

Les études, répondant à la commande ministérielle, décrivent les variantes du projet strictement conformes au cahier des charges. Dans ce cadre, il s'agit de donner un avis sur ces variantes de fuseaux ou de tracés.

- au vu des études préliminaires, le ministre peut choisir un "fuseau", large d'environ 1000m, à l'intérieur duquel s'inscrira le tracé. Ceci permet de choisir entre les grandes options d'itinéraire.

- au vu des études d'avant-projet sommaire, la bande de passage peut être réduite, ce qui fixe pratiquement le tracé, et le type d'ouvrages à réaliser (viaduc, tranchée, tunnel, etc.). Une modification du tracé reste possible même après DUP, dans une bande de 500m.

- ② Débattre de certaines grandes options fixées par le cahier des charges du 7 février 1994

Dans le cas particulier de ce projet, il apparaît que sa première phase, définie dans le cahier des charges comme allant de Lyon à Montmélian, ne peut plus être considérée comme la seule solution possible, compte tenu des nouvelles orientations du programme des lignes ferroviaires à grande vitesse, en matière de progressivité des investissements, d'articulation avec les lignes existantes, et de localisation des gares.

De plus, dans le cadre d'études fonctionnelles demandées par le ministre, relatives à l'articulation avec les lignes existantes, de nouvelles variantes sont apparues, et sont décrites dans le dossier.

Dans ce contexte, si les études doivent être approfondies sur de nouveaux passages, et éventuellement sur de nouveaux tronçons, la consultation pourra également déboucher sur une mise à jour du cahier des charges par le ministre chargé des transports, ce qui est une condition nécessaire pour autoriser la poursuite de ces études.

Il est bien rappelé que cette consultation n'est pas une enquête d'utilité publique ; elle doit permettre d'exprimer une préférence pour une solution plutôt qu'une autre. Elle sera suivie de nouvelles études, plus approfondies, de la solution apparaissant la plus intéressante.

Les principales questions posées

Pour l'acheminement du fret (étude préliminaire : choix du fuseau)

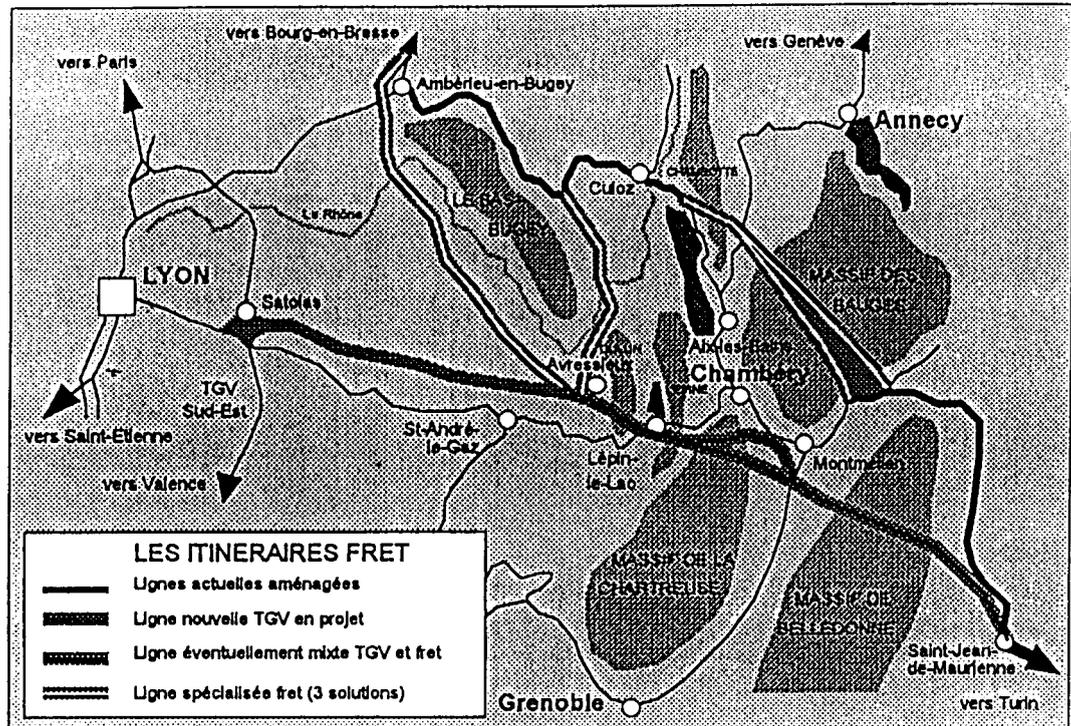
La décision ministérielle du 14 avril 1995 demandait :

- l'étude préliminaire d'un itinéraire d'acheminement du fret depuis Ambérieu-en-Bugey jusqu'à l'entrée du tunnel de base (Saint-Jean-de-Maurienne)
- une étude de faisabilité d'un service d'autoroute ferroviaire avec l'Italie.

Trois itinéraires répondent à cette commande :

- deux de ces itinéraires contournent le Bas-Bugey et empruntent ensuite l'axe retenu pour la ligne à grande vitesse.
- un autre tracé comprend un tunnel sous les Bauges et l'utilisation de la ligne existante jusqu'à Culoz et en Maurienne.

Il s'agit de choisir entre ces trois fuseaux de passage.



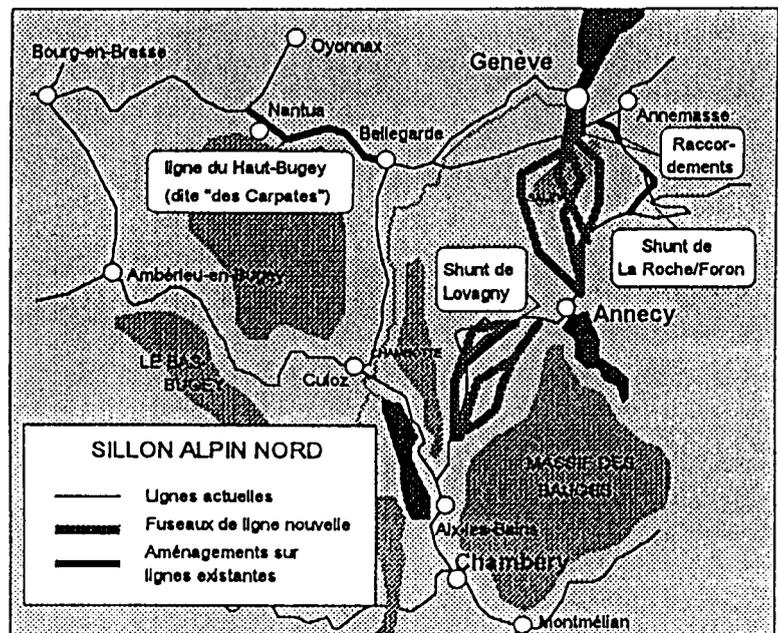
Sur l'aménagement du sillon alpin nord (étude préliminaire : choix du fuseau)

Par décision du 14 avril 1995, le ministre a demandé l'étude préliminaire de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève. Ceci comprend l'étude d'une ligne nouvelle entre Aix-les-Bains et Annecy et entre Annecy et Genève, ainsi que l'étude des améliorations possibles des lignes existantes.

Un avis est donc demandé sur le choix d'un fuseau de passage dans l'hypothèse d'une ligne nouvelle.

Un avis est également demandé sur les aménagements proposés des lignes existantes.

Enfin, la décision ministérielle demandait l'étude fonctionnelle du raccordement du sillon alpin avec l'axe Lyon Turin. Un avis est demandé sur les hypothèses envisagées à ce titre, qui touchent la section décrite sur la page suivante, mais ont également une influence sur la desserte du sillon alpin.



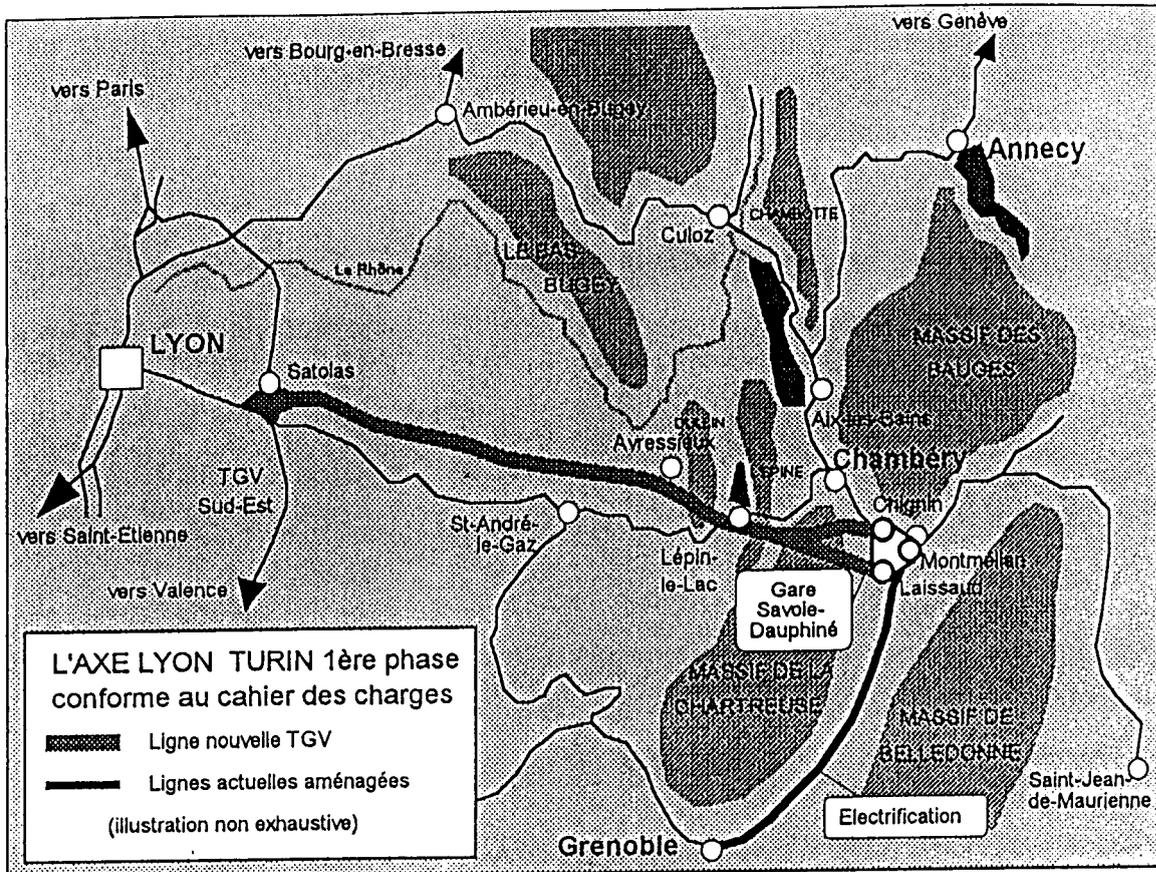
Pour la ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian (avant-projet sommaire permettant le choix du tracé d'une première phase)

Entre Satolas et le secteur d'Avressieux, un avis est demandé sur le choix des tracés étudiés à l'intérieur du fuseau retenu par décisions ministérielles du 7 février 1994 et du 14 avril 1995, pour le raccordement à Satolas, et dans les secteurs de Saint-Savin, des étangs de la Feuillée et de la butte du Molard à Faverges-de-la-Tour.

A l'approche de la Combe de Savoie, les études fonctionnelles d'articulation entre le sillon alpin et l'axe Lyon Turin, demandées par le ministre, ont conduit à envisager un phasage à Lépin-le-Lac, ainsi qu'un raccordement au nord de Chambéry, et un autre à Saint-André-le-Gaz en direction de Grenoble, non prévus dans le cahier des charges. La consultation porte donc sur deux types de questions :

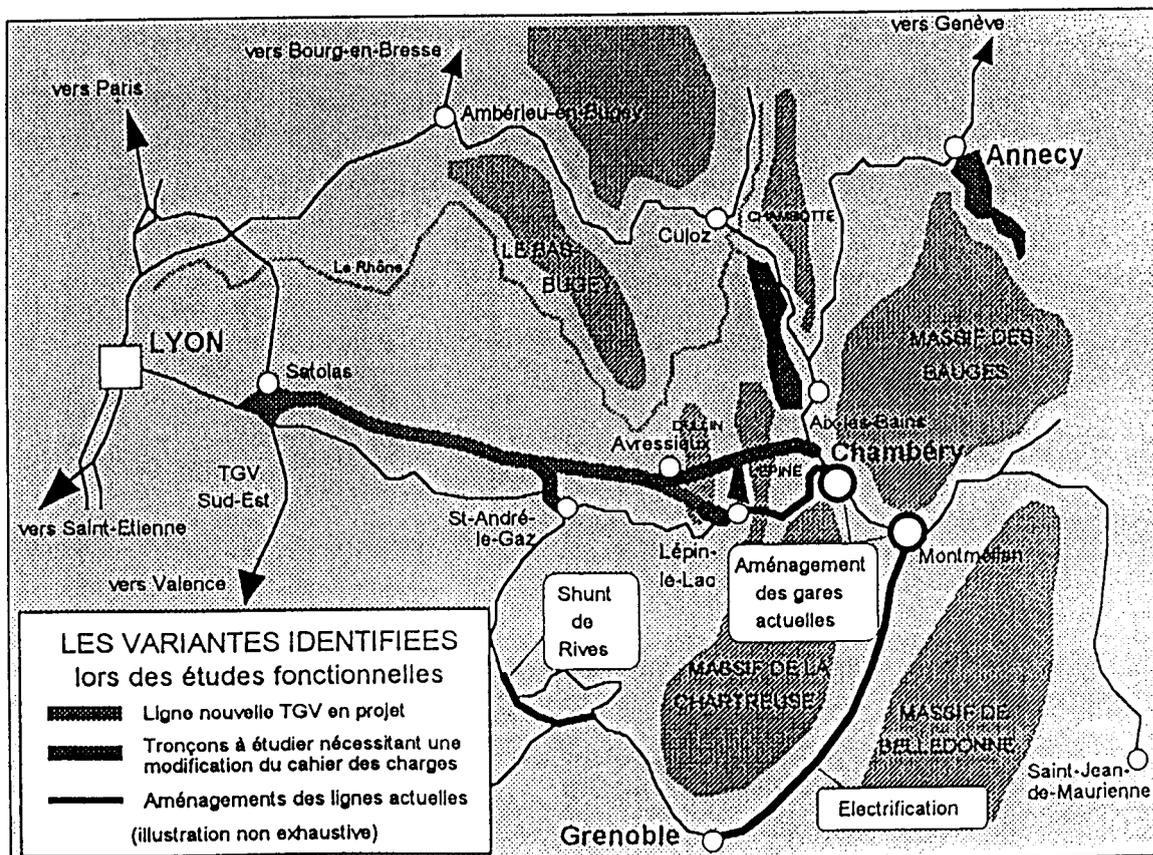
❶ Afin de permettre la poursuite des études, dans le cadre du cahier des charges du 7 février 1994, l'avis demandé porte sur les variantes de tracé, (sortie du tunnel sous Chartreuse à Apremont ou sortie à Chappareillan), et sur le choix de la localisation de la gare Savoie-Dauphiné.

(L'électrification de la ligne Montmélian-Grenoble fait partie du projet).



❷ Afin d'éclairer le ministre sur l'opportunité d'une modification du cahier des charges, un avis est sollicité sur les fonctionnalités permises par les nouveaux raccordements, et sur l'utilité qu'il y aurait à les intégrer dans le projet étudié.

Le choix précis de leurs tracés serait dans ce cas l'objet d'une autre consultation, qui serait lancée ultérieurement, après études complémentaires, au niveau avant-projet sommaire.



↳ Pour la ligne nouvelle entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne (avant-projet sommaire permettant le choix du tracé)

Ce tronçon fait partie de la section internationale du projet, et relève de la compétence de la Commission Intergouvernementale franco-Italienne. Les études sont donc diffusées pour avis sur les tracés proposés, sachant que ce tronçon pourra nécessiter une consultation complémentaire selon les options relatives au tunnel international, et à l'acheminement du trafic fret.

Annexe : la composition du dossier soumis à consultation

DOSSIER 1 - Présentation générale du projet

(ce dossier a également été reproduit en format réduit).

- 1- les enjeux européens, nationaux et régionaux.
- 2- l'historique du Lyon-Turin, et les procédures.
- 3- la situation actuelle des transports de voyageurs et de fret.
- 4- la description du projet conforme au cahier des charges, et aux décisions ministérielles des 4 février 1994 et 14 avril 1995 (axes Lyon-Turin et sillon alpin, composante fret, tunnel de base), dessertes possibles, prévisions de trafic et temps de parcours, étude du trafic fret et autoroute ferroviaire, bilan économique du projet complet.

5- variantes, phasages et fonctionnalités associées (analyse fonctionnelle du projet par barreaux élémentaires, branchement de Satolas, variantes Apremont et Chapareillan, phasages Chambéry-nord et Lépin-le-Lac, apport de chacun des tunnels sous Chartreuse, Belledonne et tunnel de base seul, étude de l'utilisation des lignes existantes, sillon alpin nord, desserte de Genève, composante fret via l'avant-pays savoyard et variante Bauges).

6- développement économique et socio-économique ; aménagement du territoire.

Synthèse des perspectives d'aménagement.

Annexe : problématique de l'articulation entre les axes Lyon-Turin et Sillon Alpin (incidence des phasages Lépin-le-Lac et Chambéry nord sur la poursuite des projets Lyon-Turin et sillon alpin, gares de correspondance).

Dossiers sectoriels d'avant-projet sommaire

(distribués en fonction des zones concernées)

DOSSIER 2 - Raccordement ouest de la ligne nouvelle (secteur dit "de Grenay") - (variantes B1 et B2, solutions simplifiées dans l'hypothèse d'une boucle de retournement à Satolas)
N.B. : cette boucle de Satolas n'est étudiée qu'au niveau Etude Préliminaire, étant hors fuseau d'APS)

DOSSIER 3 - (2 volumes A & B) - Département de l'Isère, de L'Isle d'Abeau au Gulers (variantes de tracé dans les secteurs dits Bourbe-Catelan,

Saint-Savin, vallon du Laval, étang de la Feuillée, butte du Molard, plaine d'Aoste).

DOSSIER 4 - Avant-Pays Savoyard (variantes nord et sud A43, profils air libre, semi-enterré et enterré, compatibilité avec le fret et hypothèse d'un point de chargement des camions à Avressieux, impact d'un phasage à Lépin-le-Lac).

DOSSIER 5 - Secteur de la Combe de Savoie - (variantes Apremont et Chapareillan, gares de Montmélian actuelle, Chignin, Laissaud, et Montmélian-sud).

DOSSIER 6 - (volumes A & B) - Belledonne - Maurienne (variantes nord ou sud de St Rémy, variante tunnel sous le Glandon). Ce dossier intègre l'étude préliminaire fret dans ce secteur, avec l'hypothèse d'une plate-forme de chargement à Saint-Avre.

Dossiers sectoriels d'étude préliminaire

(distribués en fonction des zones concernées)

DOSSIER 7 - (volumes A & B) - Ligne fret (variantes Ambérieu-Avressieux, itinéraire mixte TGV et fret, variante Bauges, plates-formes de chargement de Pont d'Ain, Ambérieu nord, Ambérieu sud, Avressieux, Pontcharra et Bourgneuf).

DOSSIER 8 - Le sillon alpin nord (les fuseaux de lignes nouvelles, les aménagements des lignes existantes entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève).

DOSSIER 9 (volumes A & B) - Les lignes existantes
- Examen, par section de ligne, des améliorations possibles, et des gains de temps, avec éventuellement du matériel pendulaire (y compris les sections Grenoble-Montmélian, Grenoble-Valence, Saint-Etienne-Lyon).
- Information sur les autres projets (TGV Rhin-Rhône, liaison Mâcon-Genève).
- Incidence d'une nouvelle ligne fret sur l'utilisation des lignes existantes.

République Française
Préfecture de région Rhône-Alpes

Direction Régionale
de l'Équipement

Objet: Division Aménagement-Transports I
TGVLTMDL026/CM

Lyon, le 27 NOV. 1997

Le Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

à

Messieurs les Préfets des départements de l'Ain,
de l'Isère, de la Savoie, de la Haute-Savoie
Monsieur le Secrétaire général du Rhône

006798

OBJET : Projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

Suite aux premières réunions de lancement de la consultation, j'ai été saisi de la part d'associations et d'élus de demandes de prolongation du délai de la consultation, afin de laisser un temps suffisant à l'analyse d'un dossier particulièrement complexe.

En accord avec Monsieur Pierre DUMAS, vice-président du Conseil Régional et co-président du comité de pilotage, je vous informe que je proroge le délai ultime de réception des avis dans les préfectures à fin janvier 1998.

Je vous laisse le soin de porter cette information à la connaissance des instances consultées. A cette occasion, la brochure de lancement de la consultation datée d'octobre 1997 pourrait utilement être jointe au courrier. Cette brochure sera mise à votre disposition par la SNCF - Mission Lyon-Montmélian-Turin.

Je précise pour votre information que la diffusion de l'expertise relative au projet, qui a été financée par le Conseil Régional, sera de la responsabilité de ce dernier, sur demande directe des personnes qui souhaiteraient en prendre connaissance. La diffusion de cette expertise ne doit pas être considérée comme faisant partie du processus officiel de la consultation en cours, mais seulement comme un outil d'analyse complémentaire et facultatif. Un exemplaire de cette expertise vous sera adressé prochainement, afin d'être tenu à disposition des personnes souhaitant le consulter en préfecture.

Michel BESSE

LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE

Lyon - Turin

Note d'information du Préfet de la région Rhône-Alpes

n°2 - décembre 1997

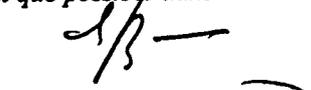
LE MOT DU PREFET DE REGION

Les dossiers d'études de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ont commencé à être présentés au cours du mois de novembre, lors de réunions de lancement de la consultation, dans les secteurs concernés par le projet.

Il est important dans cette consultation que chacun puisse disposer de tous les éléments lui permettant d'étayer son avis, afin d'apporter sa contribution au processus de choix des grandes orientations du projet, dont la responsabilité revient en dernier ressort au ministre.

En apportant des éléments de réponse aux questions qui sont posées par les personnes consultées, les services de l'Etat n'ont pas pour but d'essayer de convaincre ou d'orienter le débat, mais seulement de répondre à un besoin légitime d'information, qui permettra à chacun d'argumenter sa propre vision du projet.

C'est dans cet esprit que cette note d'information a été rédigée, espérant ainsi que la consultation contribuera à la définition d'un projet répondant au mieux, aux objectifs multiples qui lui sont assignés et s'intégrant aussi harmonieusement que possible dans le territoire.

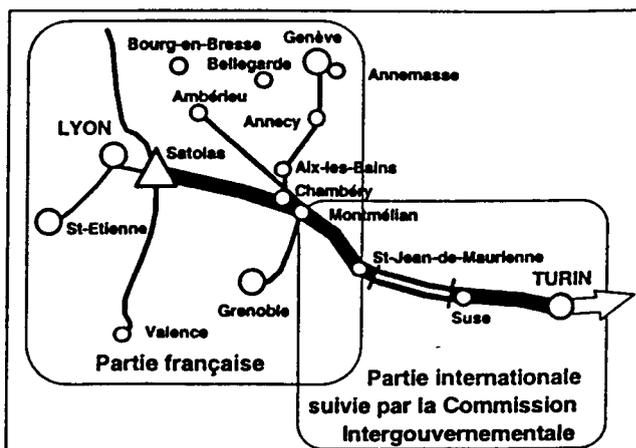

Michel BESSE

1. Le projet de tunnel transalpin

Est-on sûr de la faisabilité d'un nouveau tunnel transalpin, et si oui, quand sera-t-il réalisé ?

Le tunnel international sous les Alpes, accessible aux marchandises et aux voyageurs, est un ouvrage de la même dimension que le tunnel sous la Manche (sa longueur est de 54 km), et il traverse, sous une forte couverture, des couches géologiques difficiles. Sa faisabilité doit être examinée sur le plan technique, mais aussi sur le plan financier.

Sur le plan technique, un groupe d'experts, réunis par la Commission Intergouvernementale chargée de piloter les études de la section internationale, a confirmé au mois de septembre 1997 la faisabilité de l'ouvrage. Il a cependant mis l'accent sur la présence d'accidents géologiques, dont la traversée est techniquement possible, mais sera délicate et longue.



Les questions abordées

1. Le projet de tunnel transalpin
2. L'expertise financée par le Conseil Régional
3. L'électrification entre Grenoble et Montmélian
4. Le tunnel sous les Bauges pour le fret

En effet, ce n'est pas la dureté de la roche qui pose le plus de problèmes, mais au contraire, ce sont les secteurs où elle est fracturée et gorgée d'eau sous pression qui seront les plus difficiles à traverser. Une fois localisés, ces secteurs à risque devront être préalablement consolidés par injection avant de poursuivre le percement de l'ouvrage.

En conséquence, les experts ont estimé la durée du chantier à environ 15 ans, comprenant six ans pour reconnaître et traiter le terrain, et six à sept ans pour le percement proprement dit du tunnel (avec des délais complémentaires pour la mise au point des contrats de financement et de travaux).

Le calendrier technique de réalisation du tunnel pourrait alors être le suivant à titre d'illustration, et avec aujourd'hui encore une marge d'incertitude :

1998-2000 : études et reconnaissances géologiques à la charge des deux Etats (avec l'aide de l'Europe), afin de préciser les données techniques et économiques du projet.

2001-2005 : galeries de reconnaissance, traitement préalable du terrain et achèvement des études, soit par un opérateur désigné par les gouvernements, soit sous maîtrise d'ouvrage publique.

2006-2011 : creusement du tunnel.

2012-2014 : équipement du tunnel et essais.

vers 2015 : ouverture du tunnel.

Sur le plan financier, après examen du projet par des experts en matière de sécurité et de génie civil, la commission a retenu une estimation de l'ordre de 32 milliards de francs (H.T.) pour le tunnel transalpin. Elle évoque la possibilité de ne percer en première phase qu'un seul tube à voie unique, sur les deux tubes prévus. Pour des raisons de sécurité, ce tube unique ne serait pas accessible aux voyageurs, mais permettrait d'améliorer les conditions de circulation des trains de marchandises en alternant les deux sens de circulation. Le coût du premier tube serait de l'ordre de 20 milliards de francs, incluant la préparation du terrain pour le second tube.



Le calendrier des travaux est identique pour le creusement de deux tubes ou d'un seul en première phase, les deux tubes pouvant être creusés simultanément. Enfin, pour relier le tunnel international au réseau du côté italien, un autre tunnel contournant Bussoleno est nécessaire, pour un coût de 8 milliards de F (ou 5 MdF pour un seul tube en première phase).

C'est donc dans trois ans que pourra être connu ce calendrier de façon sûre. Pendant ce délai, la section française aura pu être mise au point et éventuellement soumise à enquête d'utilité publique, pour une première section de ligne nouvelle. Des travaux ponctuels d'aménagement des lignes existantes sont également possibles plus rapidement.

2. L'expertise financée par le Conseil Régional

Pourquoi le rapport d'expertise n'a-t-il pas été diffusé avec les dossiers de la SNCF ?

Le Conseil Régional Rhône-Alpes a commandé au printemps 1997, une expertise sur le projet Lyon-Turin, à la demande d'associations.

Le rapport a été présenté au Conseil Régional en novembre 1997. Les experts y analysent les réponses apportées par les dossiers d'étude aux questions que se posaient les associations, les complètent éventuellement par d'autres sources de renseignements, et donnent leur avis propre. Ils formulent des observations sur les études réalisées, et proposent des recommandations sur la poursuite de celles-ci.

Ce rapport n'a pas été diffusé par le même canal que les dossiers d'étude du projet pour éviter toute

confusion sur le statut de cette expertise, qui n'est pas une nouvelle étude, mais un avis. Or la consultation ne porte pas sur les avis particuliers émis par les uns ou les autres, mais bien sur le dossier officiel, répondant à la commande ministérielle.

L'Etat a donné son accord pour faciliter la diffusion du rapport d'expertise, dans un esprit de neutralité et de transparence. Les personnes désirant en prendre connaissance peuvent le consulter dans les préfectures ou sous-préfectures, ou s'adresser au Conseil Régional (direction des transports et des communications) pour en demander la communication.

L'expertise remet-elle en cause l'utilité économique du projet ?

Les experts donnent sur cette question, un avis qu'il n'est pas possible de résumer en quelques lignes. On se reportera donc à la lecture de leur rapport.

Ce rapport sera par ailleurs versé au bilan de la consultation transmis au ministre.

Rappelons que les orientations gouvernementales sur la politique de construction des lignes nouvelles, suite notamment au rapport de M. Rouvillois, et qui ont conduit à la création de l'établissement public Réseau Ferré de France ont conduit à prendre acte de la nécessité d'envisager un phasage des investissements pour en optimiser la rentabilité, ce qui suppose l'utilisation de tronçons de lignes existantes. Des scénarios de ce type sont évoqués dans les dossiers d'étude, et il convient maintenant d'approfondir ceux qui recueilleront des avis favorables.

C'est ce qui a conduit à ouvrir une possibilité d'actualisation du cahier des charges du projet, afin qu'il réponde mieux aux objectifs qu'attend aujourd'hui la collectivité des investissements ferroviaires.

Pour pouvoir répondre à cette question de l'utilité économique du projet, un approfondissement des études de trafic est en cours, pour la partie internationale du projet, et ces nouveaux éléments seront analysés avec attention. Au stade actuel, les calculs économiques présentés dans le dossier avaient surtout pour objectif de comparer entre elles les différentes composantes du projet, avec les mêmes hypothèses de trafic. Il faudra préciser ces hypothèses avant de soumettre le projet à l'enquête d'utilité publique, mais nous n'en sommes pas encore là.

3. L'électrification de la ligne Montmélian - Grenoble

L'électrification est-elle confirmée au titre du projet, et y-a-il d'autres solutions pour desservir Grenoble ?

En 1994, le ministre a décidé que cette électrification serait réalisée en même temps que la première phase du projet de ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian. Cet engagement n'a pas été remis en cause, mais il fait aujourd'hui l'objet d'interrogations de deux natures :

- d'une part il est demandé que cette électrification puisse se faire plus rapidement que la ligne nouvelle, pour mieux relier Grenoble à la ligne actuelle Lyon-Turin, et améliorer la desserte du sillon alpin.

- d'autre part, en cas de modification du phasage de la ligne nouvelle, le trajet Lyon-Grenoble pourrait passer par Saint-André-le-Gaz et non par Montmélian, ce qui repose la question de l'utilité de cette électrification, par rapport à la mise en place de matériel thermique performant dans le Grésivaudan.

La position de l'Etat a toujours été de défendre l'intérêt d'une réalisation rapide de cette électrification, en soulignant qu'elle permet l'intégration de Grenoble dans un véritable réseau ferroviaire, en liaison avec Lyon et Paris, mais aussi avec l'Italie et le sillon alpin. Si la consultation conduit à modifier le phasage de la section entre Lyon et le sillon alpin, le ministre sera amené à préciser les conditions de cette électrification.

Pour aller plus loin dans cette analyse :

Le trajet Lyon-Grenoble sans arrêt est possible en :

1h 13 par l'itinéraire actuel

1h 02 par la ligne nouvelle jusqu'à Saint-André-le-Gaz, puis la ligne actuelle.

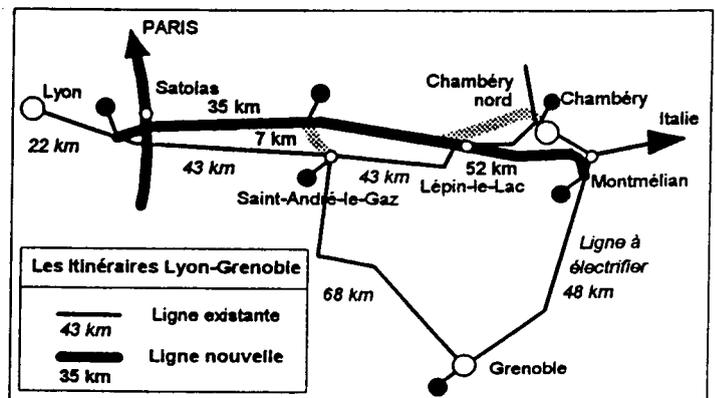
Et avec l'électrification entre Montmélian et Grenoble :

0h 59 par la variante Apremont de la ligne nouvelle

1h 12 par la variante Chambéry nord et Montmélian

1h 22 par le phasage à Lépin-le-Lac et Montmélian.

Ces écarts de temps de parcours se retrouvent également sur la relation Paris-Grenoble.



L'électrification coûte 700 millions de F, et le branchement de Saint-André-le-Gaz 750 MF, s'ajoutant le cas échéant, aux coûts de la première section de ligne nouvelle qui varient de 6 à 11 milliards de francs environ suivant la configuration choisie entre Satolas et Lépin-le-Lac, Chambéry nord, ou Montmélian.

Compte tenu de l'intérêt respectif des dessertes par Saint-André-le-Gaz et par Montmélian, et aussi de leurs impacts, il est possible à chacun de se prononcer pour la réalisation en priorité de l'une, de l'autre ou des deux dessertes à la fois, dans chacune des hypothèses de phasage du projet de ligne nouvelle.

Et l'aménagement de la ligne existante ?

Le dossier présente également plusieurs possibilités d'aménagement de la ligne existante, et cite les

coûts de sections réduites de ligne nouvelle qui seraient nécessaires pour dévier les agglomérations, ou rectifier le tracé. Ces projets sont mentionnés au titre d'études fonctionnelles (capacités et temps de parcours), et ne pourraient être étudiés au même niveau de précision que les autres éléments que si leur intérêt était démontré. Ils ne font pas partie du projet Lyon-Turin, tel qu'il est défini par le ministre, mais ils permettent une comparaison fonctionnelle avec la solution proposée, en ligne nouvelle à grande vitesse.

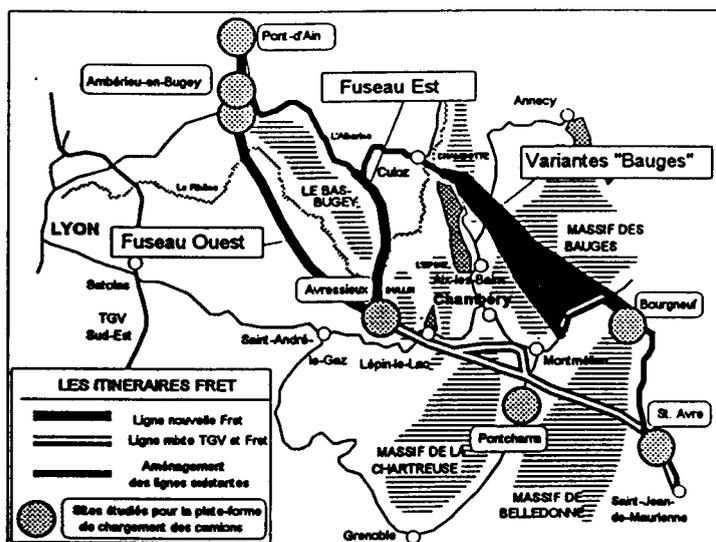
4. Le tunnel sous les Bauges pour le fret

Pourquoi le tunnel sous les Bauges n'est-il pas étudié au même niveau que la ligne nouvelle Lyon - Montmélian ?

Les études ont commencé en 1991 par celles de la ligne nouvelle voyageurs entre Lyon et Montmélian, qui apparaissait alors prioritaire. Les décisions ministérielles de 1994 et 1995 ont conduit à poursuivre ces études au niveau de l'avant-projet sommaire, et à intégrer au projet une composante fret depuis Ambérieu-en-Bugey, devant à son tour commencer par des études préliminaires, qui sont maintenant achevées.

Avant de passer au stade des études d'avant-projet sommaire pour le fret, le ministre doit faire le choix du fuseau de passage parmi toutes les variantes étudiées. Bien que les variantes "Bauges" aient été imaginées plus tard que celles contournant le Bas-Bugey, les données sont pratiquement au même niveau, et aucun retard n'a été pris sur cette option de passage.

C'est ainsi qu'aujourd'hui le dossier se présente à deux niveaux d'études.



Compte tenu de la date de 2015 au plus tôt annoncée pour l'ouverture du tunnel transalpin, et des craintes de saturation de la ligne actuelle entre Aix-les-Bains et Montmélian avant cette date, la question du calendrier de réalisation des premiers investissements à la fois pour les voyageurs et pour le fret est posée dans un contexte nouveau.

Ce temps de consultation devrait permettre de dégager des options claires à proposer au ministre, pour engager la suite des études.

Pour cela, un avis est demandé sur ces fuseaux, y compris entre les différentes variantes possibles pour franchir les Bauges.

Le tunnel sous les Bauges peut-il être prolongé par un autre tunnel sous le massif de Belledonne ?

Une telle hypothèse n'est pas envisagée dans le dossier. En effet, la variante Bauges a été conçue comme une variante utilisant au maximum les lignes actuelles, la partie en tunnel sous les Bauges étant destinée à dévier les traversées de Chambéry et d'Aix-les-Bains.

En effet, si la ligne actuelle est mise aux normes de l'autoroute ferroviaire, elle pourra être équipée de protections contre le bruit, pour un coût bien inférieur à celui d'un tunnel.

Un nouveau tunnel sous Belledonne, à la charge du fret, alourdirait sensiblement le coût de cet itinéraire.

La question est donc de savoir à quelle échéance un tunnel sous Belledonne serait justifié pour le passage de la ligne à grande vitesse, et d'examiner l'opportunité d'y prévoir à terme le passage des trains de fret.