

N° 246

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 février 2002

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Par M. Robert DEL PICCHIA,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Xavier de Villepin, *président* ; MM. Michel Caldaguès, Guy Penne, André Dulait, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, *secrétaires* ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Borotra, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Robert Calmejane, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Robert Del Picchia, Jean-Paul Delevoye, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Hubert Falco, Jean Faure, Philippe François, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Emmanuel Hamel, Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Xavier Pintat, Jean-Pierre Placade, Bernard Plasait, Jean-Marie Poirier, Jean Puech, Yves Rispat, Henri Torre, André Vallet, Serge Vinçon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11^{ème} législ.) : 3581 rect., 3599 et T.A. 787

Sénat : 234 (2001 – 2002)

Traités et conventions.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
I. LA NÉCESSITÉ ET LES ENJEUX D'UNE NOUVELLE LIAISON TRANSALPINE	6
A. DES INFRASTRUCTURES INADAPTÉES AU FORT DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC DE MARCHANDISES	6
1. <i>Un trafic de marchandises en croissance rapide</i>	6
2. <i>Des infrastructures inadaptées</i>	8
B. UN EFFORT CONCENTRÉ SUR LES LIAISONS FERROVIAIRES	9
1. <i>Une priorité européenne pour le transport ferroviaire à travers les Alpes</i>	9
2. <i>Lyon-Turin : un projet qui s'intègre dans une perspective globale de renforcement du transport ferroviaire transalpin</i>	11
II. LA NOUVELLE LIAISON LYON-TURIN : UN PROJET AMBITIEUX POUR LA RELANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE ENTRE L'ITALIE ET LA FRANCE	13
A. UN PROJET À PLUSIEURS COMPOSANTES : UN TUNNEL DE BASE, DES LIGNES NOUVELLES, L'AMÉLIORATION DES LIGNES EXISTANTES	13
1. <i>Le tunnel de base franco-italien, maillon central de la nouvelle liaison</i>	14
2. <i>L'accès au tunnel versant français</i>	15
3. <i>Du tunnel franco-italien à Turin</i>	16
4. <i>Les aménagements complémentaires</i>	16
5. <i>La relance du fret sur la ligne actuelle</i>	16
B. LA RÉALISATION DU PROJET, SON CALENDRIER ET SON FINANCEMENT : DES CONDITIONS À CLARIFIER	18
1. <i>Le coût et le calendrier prévisionnel du projet</i>	18
2. <i>Les enjeux économiques du projet</i>	21
III. LE DISPOSITIF DE L'ACCORD FRANCO-ITALIEN DU 29 JANVIER 2001	25
A. UN CHAMP D'APPLICATION LIMITÉ DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS	25
1. <i>Un accord limité à la section internationale du projet</i>	25
2. <i>Un accord limité à la 1^{ère} phase du projet</i>	26
B. LA CONDUITE DE LA 1^{ÈRE} PHASE DU PROJET	26
1. <i>Les attributions de « Lyon-Turin-Ferroviaire »</i>	26
2. <i>Les attributions élargies de la commission intergouvernementale</i>	27
3. <i>Le financement de la 1^{ère} phase</i>	29
CONCLUSION	30
EXAMEN EN COMMISSION	31
PROJET DE LOI	32
ANNEXE I - CARTE DU RÉSEAU FERRÉ EXISTANT	33

**ANNEXE II - RELEVÉ DE CONCLUSIONS DU SOMMET FRANCO-ITALIEN DE
TURIN (29 JANVIER 2001)..... 34**

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser l'approbation de l'accord franco-italien pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin le 29 janvier 2001.

Cet accord marque une étape décisive pour le lancement d'un projet d'infrastructure majeur mis à l'étude depuis plus d'une dizaine d'années par les gouvernements français et italien. Ce projet, dont il restera à définir, au cours des prochaines années, les modalités précises de réalisation et, surtout, de financement, consiste à construire une liaison ferroviaire nouvelle entre Lyon et Turin, comportant notamment pour le franchissement des Alpes un tunnel à basse altitude de 52 kilomètres de long entre la vallée de la Maurienne en France et la vallée de Susa en Italie. La liaison comportera plusieurs sections de ligne à grande vitesse. Une large partie de l'itinéraire sera vouée non seulement aux trains de voyageurs, mais également au trafic de marchandises, notamment par ferroutage.

Il s'agit, par cette liaison nouvelle, de répondre aux besoins croissants générés par le trafic entre les deux pays en rééquilibrant sa répartition au profit du mode ferroviaire, aujourd'hui très insuffisamment développé. Les accidents survenus dans les tunnels routiers du Mont-Blanc, en mars 1999, et du Saint-Gothard, en octobre 2001, ont mis en lumière l'acuité des problèmes relatifs aux transports entre l'Italie et le reste de l'Europe au travers des Alpes, et l'urgence de solutions adaptées pour satisfaire aux besoins de transport, tout en satisfaisant aux exigences de sécurité et d'environnement.

L'enjeu du projet Lyon-Turin est donc considérable et dépasse largement les seules relations entre la France et l'Italie, ce qui lui a valu d'être retenu, lors du Conseil européen d'Essen, en 1994, parmi les 14 grands projets d'infrastructures prioritaires, tout comme d'ailleurs le tunnel ferroviaire du Brenner entre l'Autriche et l'Italie.

Lors du sommet franco-italien de Turin, le 29 janvier 2001, les deux gouvernements, sur la base des premières études de faisabilité réalisées par la commission intergouvernementale créée en 1996, ont arrêté les principales caractéristiques du projet. La phase préparatoire à la réalisation du tunnel franco-italien a été lancée, l'objectif d'ouverture au trafic, initialement fixé à

2015, ayant été avancé à 2012 lors du sommet franco-italien de Périgueux en novembre dernier. Les deux gouvernements ont précisé leur intention quant aux lignes nouvelles d'accès au tunnel international, sur les deux versants. Ils ont enfin décidé d'engager dès maintenant d'importantes améliorations pour le trafic des marchandises sur la ligne actuelle.

L'accord du 29 janvier 2001 aujourd'hui soumis au Parlement ne porte que sur la partie franco-italienne du projet et définit la première phase de réalisation du tunnel. Cette première phase, qui doit s'achever en 2006, sera consacrée à des études, des reconnaissances, et des travaux préliminaires en vue de proposer le tracé définitif du projet, les modalités de réalisation, les modes de financement et les conditions d'exploitation. Il s'agit donc d'une phase essentielle pour mettre au point les caractéristiques définitives du projet sur les plans technique, commercial et financier.

Votre rapporteur rappellera tout d'abord l'enjeu du projet Lyon-Turin, en le replaçant dans la problématique générale des liaisons transalpines. Il décrira ensuite les principaux aspects du projet, avant de présenter le dispositif de l'accord bilatéral du 29 janvier 2001.

I. LA NÉCESSITÉ ET LES ENJEUX D'UNE NOUVELLE LIAISON TRANSALPINE

Les échanges entre l'Italie et le reste de l'Europe sont largement tributaires du franchissement des Alpes. L'augmentation continue du trafic révèle l'insuffisance et l'inadaptation des infrastructures transalpines actuelles, qui ne répondent que très partiellement aux exigences de rapidité, de sûreté et de limitation des nuisances. Si la Suisse, jusqu'à une date récente, limitait le transit des poids lourds, la France et l'Autriche ont enregistré une véritable explosion du trafic sur leurs liaisons routières avec l'Italie. L'accord intervenu entre l'Union européenne et la Suisse d'une part, et la perspective de réalisation de plusieurs liaisons ferroviaires nouvelles à travers les Alpes d'autre part, ouvrent la voie à une meilleure prise en compte des besoins et au nécessaire rééquilibrage des modes de transports.

A. DES INFRASTRUCTURES INADAPTÉES AU FORT DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC DE MARCHANDISES

1. Un trafic de marchandises en croissance rapide

Le fort développement du trafic de marchandises par voie terrestre et la part de plus en plus grande prise par le transport routier constituent des caractéristiques bien connues de l'évolution actuelle des modes de transport en France, comme dans la plupart des pays européens.

Trafic de marchandises par les principaux points de passage entre l'Italie et l'Europe de l'ouest en 1998
(en millions de tonnes)

	Rail	Route
FRANCE	Tunnel du Fréjus : 9,3	Tunnel du Mont-Blanc : 13,5
		Tunnel du Fréjus : 12,8
	Vintimille : 0,8	Vintimille : 12,9
SUISSE	Tunnel du Saint-Gothard : 15,0	Tunnel du Saint Gothard : 6,5
	Tunnel du Simplon : 4,3	
AUTRICHE	Col du Brenner : 8,6	Col du Brenner : 22,5

Ce constat est particulièrement net s'agissant des relations entre la France et l'Italie, et tout spécialement pour les voies de communication des Alpes du Nord.

**Caractéristiques du trafic de marchandises
entre la France et l'Italie en 1997**
(en millions de tonnes)

	Route	Rail	Total
Alpes du Nord	25,3 (1)	10,1 (2)	35,4
Alpes du Sud et Vintimille	14,7	0,9	15,6
Total	40,0	11,0	51,0

(1) Tunnel du Mont-Blanc : 12,7 millions de tonnes

Tunnel du Fréjus : 12,6 millions de tonnes

(2) Tunnel ferroviaire du Fréjus : 10,1 millions de tonnes.

Les statistiques antérieures à la fermeture du tunnel du Mont-Blanc appellent les constats suivants :

- **80 % du trafic marchandises entre la France et l'Italie s'effectue par voie routière**, les deux tiers de ce trafic s'écoulant par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus,

- le trafic ferroviaire ne représente que 20 % du total et s'écoule quasi-exclusivement par la ligne de Modane et le tunnel ferroviaire du Fréjus,

- au total, **plus de 70 % du trafic transite par les Alpes du Nord.**

En trente ans, c'est-à-dire depuis 1970, le tonnage entre la France et l'Italie a été multiplié par quatre, et la **part de marché de la route est passée d'un quart à près des quatre cinquièmes du trafic.**

Selon les projections effectuées par la commission intergouvernementale franco-italienne, **le trafic de marchandises entre la France et l'Italie atteindrait 87 millions de tonnes en 2015** (70 % de plus qu'en 1997 et 10 fois plus qu'il y a trente ans) **et 126 millions de tonnes en 2025** (150 % de plus qu'en 1997).

Le trafic de marchandises **entre l'Italie et l'Autriche** a suivi une évolution assez comparable, puisqu'il a lui aussi quadruplé en trente ans, atteignant 30 millions de tonnes en 1998, cette augmentation ayant exclusivement porté sur le transport routier.

Le **trafic de marchandises entre l'Italie et la Suisse** a en revanche été contenu (25 millions de tonnes en 1997 contre 15 millions de tonnes en

1970), la route n'absorbant qu'un quart du trafic. Les prévisions laissent entrevoir une accélération du trafic (58 millions de tonnes en 2015 et 74 millions de tonnes en 2025), la part de la route augmentant (21 millions de tonnes en 2015 et 30 millions de tonnes en 2025 contre 7 millions de tonnes en 1997), celle du rail demeurant cependant assez nettement prépondérante.

Prévisions d'évolution du trafic marchandises entre l'Italie, la Suisse et la France
(en millions de tonnes)

	Italie « France			Italie « Suisse			Total		
	1997	2015	2025	1997	2015	2025	1997	2015	2025
Route	40	68	98	7	21	30	47	89	128
Rail	11	19	28	18	37	44	29	56	72
Total	51	87	126	25	58	74	76	145	200

2. Des infrastructures inadaptées

Les contraintes physiques liées à la barrière alpine ont bien entendu considérablement limité les possibilités de développement des infrastructures de transport entre la France et l'Italie.

Sur le plan routier, le trafic se concentre sur **trois grands itinéraires autoroutiers** : au sud, le passage côtier, par Menton et Vintimille, et au nord, la vallée de l'Arve et le **tunnel du Mont-Blanc**, ouvert à la circulation en 1965, et le **tunnel du Fréjus**, mis en service en 1980, dont l'autoroute d'accès par la vallée de la Maurienne vient tout récemment d'être achevée. Les autres itinéraires (col du Petit Saint Bernard, col du Mont Cenis, col de Montgenèvre, col de Larche, tunnel de Tende...) restent voués à un trafic local.

Sur le plan ferroviaire, on ne compte que **deux points de passage** : la ligne côtière par Vintimille et la ligne de la Maurienne qui, au-dessus de Modane, emprunte le **tunnel ferroviaire du Fréjus**, achevé en 1871. C'est ce dernier qui concentre la quasi-totalité du trafic de marchandises.

Face à l'augmentation continue des besoins de transport, les pouvoirs publics doivent tenir compte de deux facteurs.

D'une part, l'essentiel du trafic à vocation à traverser les Alpes du Nord, car il s'agit du trajet le plus court entre une large part de l'Europe et le Piémont et la Lombardie, régions les plus industrielles de l'Italie.

D'autre part, il n'est guère envisageable de développer les infrastructures routières au-delà des réalisations actuelles. On mesure en effet

aujourd'hui les difficultés auxquelles se heurte la simple réouverture du tunnel du Mont-Blanc. Par ailleurs, les pays signataires de la convention alpine du 7 novembre 1991 se sont engagés, au travers de l'article 11 d'un protocole « transport » du 31 octobre 2000, à s'abstenir de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

Dans ces conditions, il apparaît logique de faire porter l'effort sur les liaisons ferroviaires et, pour ce qui concerne la France, la modernisation de la liaison Lyon-Turin.

B. UN EFFORT CONCENTRÉ SUR LES LIAISONS FERROVIAIRES

Le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin s'inscrit dans un contexte plus général d'amélioration des liaisons transalpines et de rééquilibrage en faveur du rail réunissant les différents pays concernés, appuyés par l'Union européenne.

1. Une priorité européenne pour le transport ferroviaire à travers les Alpes

La question des voies de communication transalpines dépasse largement les seuls pays situés de part et d'autre des Alpes, qui constituent en réalité des zones de transit pour des échanges concernant des intérêts économiques beaucoup plus vastes. A titre d'exemple, l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont fortement intéressés par les possibilités de transport terrestre vers l'Italie, via les vallées françaises, suisses ou autrichiennes.

Les transports transalpins ont donc fait l'objet depuis longtemps d'une approche communautaire, car ils participent très directement à l'intégration économique européenne.

Enclavée entre quatre pays membres de l'Union européenne, la **Suisse**, qui compte sur son territoire plusieurs axes majeurs de transit, posait cependant un problème particulier.

Jusqu'à l'aboutissement récent de négociations avec l'Union européenne, **les autorités suisses limitaient le tonnage des poids lourds transitant par leur territoire à 28 tonnes**, avec interdiction de la circulation la nuit et les week-ends. Ces mesures n'ont pas empêché le développement du trafic poids lourds, qui demeure important à travers la Suisse, mais ont considérablement limité le tonnage de marchandises empruntant les routes suisses, qui n'a connu qu'une augmentation réduite par rapport à l'évolution générale du trafic transalpin.

L'attitude de la Suisse ne rendait que plus urgents les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires franco-italiennes et italo-autrichiennes.

En **décembre 1994**, lors du **Conseil européen d'Essen**, les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union européenne ont retenu, **parmi les quatorze grands projets prioritaires d'infrastructure, deux « percées alpines » par voie ferroviaire : le tunnel ferroviaire du Brenner en Autriche**, qui concerne au premier chef les échanges entre l'Allemagne et l'Italie, et **le projet Lyon-Turin**.

Au-delà du poids politique que représente, pour ces deux projets, l'élévation au rang de priorité européenne, un concours financier communautaire pouvant s'élever jusqu'à 10 % du coût du projet et 50 % du coût des études, est envisageable.

Dans son Livre blanc sur les transports publié en septembre dernier¹, la Commission européenne, tout en plaidant pour une réactualisation de la liste des projets prioritaires, établie en 1994, insiste à nouveau sur l'importance majeure des deux projets de liaisons ferroviaires dans les Alpes en vue « *de transférer une partie de la croissance du trafic routier vers le rail dans cette région carrefour sur le réseau européen* ». La commission a en outre fait part de ses intentions de **porter les concours européens au taux de 20 % du montant total des dépenses pour ces projets**.

Bien entendu, la France, à travers les schémas multimodaux de services collectifs de transport arrêtés à l'été 2001, et l'Italie, dans le cadre de son plan général des transports et de la logistique, font également des liaisons ferroviaires transalpines une priorité forte.

La **Suisse**, pour sa part, a conclu **avec l'Union européenne**, en juin 1999, **un accord sur les transports** prévoyant l'ouverture progressive de son territoire aux poids lourds. Auparavant limitée à 28 tonnes, la circulation des poids lourds a été autorisée jusqu'à 34 tonnes à partir du 1^{er} janvier 2001 et sera portée jusqu'à 40 tonnes en 2006. Une taxe de transit² sera prélevée sur ces poids lourds en vue d'alimenter le financement de la construction de deux nouveaux tunnels ferroviaires.

Cet accord est particulièrement important pour la France, puisqu'une partie du trafic de transit, qui s'était reporté sur les vallées de Chamonix et de la Maurienne, sera susceptible de se diriger vers la Suisse.

¹ Livre blanc. *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*. Commission des communautés européennes – 12 septembre 2001.

² *Redevance poids lourds liée à la prestation (RPLP)*.

2. Lyon-Turin : un projet qui s'intègre dans une perspective globale de renforcement du transport ferroviaire transalpin

Le projet Lyon-Turin est l'un des **quatre grands projets de liaisons ferroviaires transalpines** en cours d'étude ou de réalisation. Ces projets se caractérisent tous par le principe de construction d'un tunnel dit « de base », c'est-à-dire à basse altitude, et donc beaucoup plus long que les tunnels actuels.

C'est pour le moment la **Suisse** qui est la plus avancée dans la réalisation de ces infrastructures nouvelles, avec deux projets :

- le **tunnel ferroviaire du Lötschberg**, d'une longueur de près de 35 kilomètres, qui fera communiquer la région bernoise et la haute vallée du Rhône, raccourcissant la liaison avec le tunnel du Simplon et la Lombardie (Lac Majeur) ; sa mise en service est envisagée pour 2008-2009 ;

- le **nouveau tunnel ferroviaire du Saint-Gothard**, d'une longueur de 57 kilomètres, qui facilitera les communications entre Zurich, Lucerne et le Tessin (Lugano), en direction de Milan ; la mise en service est prévue pour 2012/2013.

En **Autriche**, un tunnel ferroviaire de 55 kilomètres de long est envisagé sous le **col du Brenner**, entre Innsbrück et le Haut-Adige, en vue d'une liaison rapide Munich-Vérone.

Enfin, en **France**, le **tunnel du Mont d'Ambin**, de 52 kilomètres de long, entre la vallée de la Maurienne et le val de Susa, constitue le maillon central d'une **nouvelle liaison rapide pour le trafic de marchandises et de voyageurs entre Lyon et Turin**.

Interrogé par votre rapporteur, le ministère de l'équipement et des transports a précisé sa position sur les autres liaisons ferroviaires actuelles ou envisagées entre la France et l'Italie.

S'agissant des **itinéraires du sud des Alpes**, le ministère de l'équipement rappelle que sur la **ligne ferroviaire existante passant par Vintimille**, le trafic de marchandises est inférieur à 1 million de tonnes par an, avec une capacité maximale de 3 millions de tonnes par an. Il estime que pour dépasser cette capacité, les investissements nécessaires seraient très lourds, cette ligne ne pouvant donc constituer qu'un complément à l'itinéraire ferroviaire des Alpes du nord qui écoulera la majeure partie du trafic. Il considère ainsi que l'**itinéraire Nice-Cuneo** passant par le col de Tende, sur lequel la circulation est interrompue depuis plusieurs années, possède des caractéristiques qui limitent son potentiel, même si son intérêt pour l'acheminement du fret doit être examiné. Enfin, un **nouveau tunnel ferroviaire sous le col du Montgenèvre** fait partie du programme d'étude de

la commission intergouvernementale franco-italienne des Alpes du sud, cet ouvrage pouvant constituer un complément à l'itinéraire Lyon-Turin à condition que sa faisabilité technique et son intérêt économique soient confirmés.

En ce qui concerne les **Alpes du nord**, la question d'une réouverture de la ligne Evian-Saint Gingolph (dite « ligne du Tonkin ») en direction de la Suisse sur la rive sud du lac Léman a été posée au ministre de l'équipement, qui a demandé à Réseau Ferré de France de lancer une étude sur le trafic potentiel de fret et les contraintes d'environnement. Toutefois, si une partie du fret entre la France et l'Italie devait dorénavant s'écouler par la Suisse et le tunnel du Simplon, c'est essentiellement sur les itinéraires passant par Bâle d'une part, et par Dijon-Vallorbe-Lausanne d'autre part que l'effort serait porté. Ces deux itinéraires font d'ailleurs l'objet de travaux de modernisation dans le cadre des contrats de plan Etat-régions avec des aménagements de capacité au nord de Bâle et des travaux de renforcement de la traction électrique entre Dijon et Vallorbe.

Au total, et compte tenu des améliorations qui pourraient être apportées sur des itinéraires complémentaires, c'est bien l'utilisation du **tunnel du Mont d'Ambin** entre les vallées de la Maurienne et de Susa qui aura vocation à constituer **l'itinéraire privilégié pour l'écoulement du fret ferroviaire entre la France et l'Italie.**

II. LA NOUVELLE LIAISON LYON-TURIN : UN PROJET AMBITIEUX POUR LA RELANCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE ENTRE L'ITALIE ET LA FRANCE

Le percement d'un nouveau tunnel ferroviaire entre la France et l'Italie ne constitue que le maillon central d'un projet d'ensemble bien plus vaste englobant l'amélioration d'infrastructures existantes et la création de lignes nouvelles à grande vitesse, tant sur le versant français que sur le versant italien.

Les premières discussions entre les gouvernements français et italien remontent à une douzaine d'années, mais elles ont pris plus de consistance en 1994 avec la création par les entreprises ferroviaires des deux pays, la SNCF et les Ferrovie dello Stato, d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) dénommé **Alpetunnel**, chargé d'effectuer les premières études techniques et économiques. Surtout, les deux gouvernements ont conclu le 15 janvier 1996 un accord relatif à la création de la **commission intergouvernementale** pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. Chargée de coordonner les études, la commission intergouvernementale a plus particulièrement préparé le projet tel qu'il a été approuvé, il y a un an, lors du sommet de Turin, par les deux gouvernements.

A. UN PROJET À PLUSIEURS COMPOSANTES : UN TUNNEL DE BASE, DES LIGNES NOUVELLES, L'AMÉLIORATION DES LIGNES EXISTANTES

Globalement, le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin consiste :

- pour le **trafic voyageurs**, en une **ligne à grande vitesse sur la quasi-totalité de l'itinéraire**, avec une ligne nouvelle de Lyon à Chambéry, l'utilisation de la ligne actuelle de Chambéry à Montmélian, une ligne nouvelle en tunnel sous le massif de Belledonne pour relier Montmélian et la vallée de la Maurienne puis un « tunnel de base » transfrontalier de 52 kilomètres de long, prolongé par une ligne nouvelle et plusieurs tunnels jusqu'à Turin.

- pour le **trafic de marchandises**, un itinéraire empruntant pour partie l'actuelle ligne depuis Lyon, mais quittant cette dernière aux abords du massif de la Chartreuse, pour franchir ce dernier en tunnel, éviter Chambéry, et rejoindre la nouvelle ligne à grande vitesse voyageurs aux abords du tunnel sous le massif de Belledonne, la ligne devenant alors mixte, c'est-à-dire vouée au fret et au trafic voyageurs, jusqu'aux abords de Turin.

Il s'agit donc, sur un **trajet d'environ 270 kilomètres** suivant les grandes lignes de l'itinéraire actuel par la vallée de la Maurienne, d'aménager **plusieurs tronçons**, dont certains seront dédiés au trafic voyageurs, d'autres au fret et d'autres enfin à un trafic mixte, chacun de ces tronçons pouvant être réalisé indépendamment des autres, dans le cadre d'une programmation par tranche. En ce qui concerne le transport de marchandises, la ligne nouvelle sera adaptée non seulement au fret classique et au **transport combiné** (conteneurs transférés de camions sur des wagons), mais aussi au **ferroulage** (poids lourds chargés sur wagons spéciaux).

1. Le tunnel de base franco-italien, maillon central de la nouvelle liaison

La ligne ferroviaire franco-italienne emprunte actuellement un tunnel de 13,6 kilomètres de longueur, ouvert à la circulation en 1871, dont l'entrée se situe, côté français, au-dessus de Modane (Savoie), à environ 1200 m d'altitude, et la sortie, côté italien, à Bardonnecchia.

Le projet retenu est d'une tout autre dimension puisque le **nouveau tunnel** se situerait 25 kilomètres en aval, à **Saint-Jean de Maurienne**, à environ 500 m d'altitude. L'ouvrage se composerait de **deux tubes à voie unique** parallèles.

Le choix d'un tunnel de base à basse altitude a été retenu de préférence à des variantes plus pentues passant à l'air libre à Modane, mais présentant des coûts d'exploitation supérieurs, en particulier pour le fret, et un impact plus fort pour l'environnement.

Le **tunnel franco-italien** proprement dit suivrait une direction générale ouest-est à **partir de Saint-Jean de Maurienne**, en passant sous le massif du Mont d'Ambin (3378 m). D'une **longueur de 52,7 kilomètres environ**, la ligne suivrait une pente ascendante, avec des rampes maximales à 6,5‰, jusqu'à Modane, où se situerait une gare souterraine de secours et de services. De Modane, la ligne redescendrait vers l'Italie, avec des rampes maximales à 8 ‰.

Après une courte sortie à l'air libre versant italien en amont de Susa, la ligne se poursuivrait vers Turin par deux tunnels aux caractéristiques identiques, d'une douzaine de kilomètres de long (tunnel de Bussolano et de Borgone).

Le tunnel franco-italien aura une **vocation mixte, pour le fret et les voyageurs**.

La question de **la sécurité dans le tunnel** de base fait l'objet d'une attention toute particulière. Chaque tube sera affecté à un sens de circulation,

afin d'éliminer tout risque lié au croisement des trains. Des rameaux de communication relieront ces deux tubes à intervalles réguliers. En cas d'incendie, l'une des deux galeries sera utilisée comme galerie de secours, le système de ventilation propre à chaque tube permettant d'isoler les tronçons enfumés. La gare souterraine de secours et de service de Modane, pratiquement située à mi-tunnel, permettra de gérer les trains et d'évacuer les personnes. Trois autres accès intermédiaires, dotés d'une station d'intervention, sont également envisagés.

2. L'accès au tunnel versant français

L'accès au tunnel versant français impliquera la réalisation de plusieurs sections.

. de Lyon au sillon alpin

S'agissant de la partie située entre Lyon et l'axe Grenoble-Chambéry-Annecy, c'est-à-dire le sillon alpin, les décisions arrêtées par le ministre de l'équipement sont les suivantes :

- une **ligne nouvelle à grande vitesse pour le trafic voyageurs** raccordée à la ligne du TGV Méditerranée au droit de l'aéroport de Lyon et rejoignant l'actuelle voie ferrée au nord de Chambéry ;

- un **tunnel destiné au trafic fret sous le massif de la Chartreuse**, dont l'accès s'effectuerait depuis la ligne actuelle Lyon-Chambéry et le raccordement dans le Grésivaudan, à proximité de Pontcharra (Isère), sur la ligne Grenoble-Chambéry. Ce tunnel sous la Chartreuse a pour but de délester l'autre itinéraire du trafic fret et d'éviter une saturation du nœud ferroviaire de Chambéry.

. du sillon alpin à Saint-Jean de Maurienne

Au-delà du sillon alpin, le projet comporte un autre **tunnel sous le massif de Belledonne**, la ligne sortant à l'air libre dans la vallée de la Maurienne près de La Chambre pour rejoindre l'entrée du tunnel franco-italien à Saint-Jean de Maurienne.

Cette section sillon alpin-tunnel international accueillerait un **trafic mixte, fret et voyageurs**. Le trafic voyageurs emprunterait la ligne actuelle de Chambéry à Montmélian, puis une ligne nouvelle d'accès au tunnel de Belledonne. Pour le trafic fret, l'accès au tunnel de Belledonne s'effectuerait directement depuis la ligne nouvelle provenant du tunnel de la Chartreuse.

3. Du tunnel franco-italien à Turin

Débouchant versant italien en amont de Susa, la ligne nouvelle mixte (fret et voyageurs) se prolongera vers Turin au travers de **deux tunnels** (tunnels de Bussoleno et de Borgone). A l'approche de l'agglomération turinoise, le trafic voyageurs se poursuivra sur une **ligne nouvelle à grande vitesse qui desservira Turin puis Milan**. Le trafic fret sera dirigé sur la ligne existante à proximité de Turin.

4. Les aménagements complémentaires

Plusieurs projets complémentaires visent à renforcer la capacité d'attraction de la nouvelle liaison pour le trafic de marchandises. Il s'agit :

- du projet de **contournement fret de Lyon**, destiné à pallier l'actuelle saturation du nœud ferroviaire lyonnais, pour lequel des crédits d'études sont inscrits au contrat de plan Etat-région 2000-2006,

- de la **modernisation de la ligne Valence-Grenoble-Montmélián** (et notamment son électrification sur l'ensemble du parcours), ce qui permettra notamment de capter un trafic en provenance d'Espagne, via la ligne nouvelle à grande vitesse Barcelone-Perpignan, en direction du nord de l'Italie. L'électrification entre Valence et Moirans, ainsi que le doublement de la voie entre Saint-Marcellin et Moirans, sont programmés dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006.

5. La relance du fret sur la ligne actuelle

Sans attendre la réalisation de la ligne nouvelle entre Lyon et Turin, un programme d'action a été engagé en 1997 pour **améliorer les conditions d'acheminement en fret ferroviaire sur la ligne existante Dijon-Ambérieu en Bugey-Modane**. L'objectif est de porter la capacité d'acheminement de fret à près de 20 millions de tonnes par an sur les lignes actuelles convergeant sur la vallée de la Maurienne. Ces mesures portent aussi bien sur des travaux d'infrastructure ou des modernisations de matériel roulant que sur les procédures d'exploitation et le renforcement de la coordination entre la SNCF et son homologue italienne. Une enveloppe de 34,3 millions d'euros est affectée à ce programme dans le contrat de plan Etat-région 2000-2006.

En outre, lors du sommet franco-italien du 29 janvier dernier à Turin, les deux gouvernements ont décidé **la mise en œuvre, dès 2002, d'un service expérimental d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et**

Turin, en fixant à 2005/2006 la constitution d'un service complet comportant 20 ou 30 navettes quotidiennes.

Prévu pour le printemps 2002, le **service expérimental** concernera des camions-citernes au gabarit compatible avec les ouvrages actuels, qui seront chargés sur des wagons spécifiques à plancher abaissé en cours de développement ; ce service sera organisé entre Aiton (basse vallée de la Maurienne) et Orbassano aux abords de Turin, sous la responsabilité d'une société dénommée C. Modalhor Express (CME) regroupant les entreprises ferroviaires nationales française et italienne (SNCF et Ferrovie dello Stato), la société Lohr, conceptrice du wagon à plancher abaissé, et la société concessionnaire d'autoroutes AREA.

L'aménagement du terminal d'Aiton sera financé par AREA, à l'aide de subventions publiques. Du côté français, plusieurs accords de coopération concernant le service expérimental ont été signés le 4 janvier 2002 à Chambéry entre la SNCF, la société Lohr, et AREA. Parallèlement, les discussions entre les deux entreprises ferroviaires nationales française et italienne sont en cours pour constituer une société d'exploitation du service ouverte aux autres partenaires du projet.

S'agissant du **matériel roulant**, la construction des deux premiers **wagons à plancher abaissé** a été engagée. Le premier wagon effectuera ses essais techniques en mars 2002 et le second en avril. Une procédure d'homologation sera nécessaire et les autorités italiennes délivreront l'autorisation de circuler en Italie sur la base de cette homologation sur le réseau français. La construction des deux rames complètes a été engagée.

Avant la fin de l'année 2002, le service d'autoroute ferroviaire concernera des camions dont le gabarit est compatible avec les ouvrages actuels. L'objectif de 50 000 poids lourds par an a été retenu pour cette phase expérimentale.

Le **service complet** sera **opérationnel à l'horizon 2005/2006**, après les **travaux de mise à un gabarit supérieur** (gabarit B+ ou B1) **des tunnels existants**, sans que l'on puisse toutefois éviter le recours au wagon à plancher abaissé¹. Ces travaux sont évalués à 45 millions d'euros. Le service complet pourrait comporter 20 à 30 navettes par jour dans chaque sens, soit une capacité de 300 000 poids lourds par an.

Un comité franco-italien de l'autoroute ferroviaire examinera les questions techniques, économiques, juridiques mais aussi de sécurité relevant des deux pays.

¹ Les ouvrages définitifs de la ligne nouvelle offriront le gabarit nécessaire pour permettre l'utilisation de wagons de hauteur standard sur lesquels seront chargés les poids lourds.

B. LA RÉALISATION DU PROJET, SON CALENDRIER ET SON FINANCEMENT : DES CONDITIONS A CLARIFIER

Si l'accord du 29 janvier 2001 marque l'engagement politique de la France et de l'Italie en faveur de la liaison nouvelle et précise les différents choix d'aménagement opérés pour mener à bien le projet, la concrétisation de cette infrastructure reste encore suspendue à de nombreuses conditions techniques, juridiques et surtout financières.

En effet, pour chaque section du trajet, il restera, une fois les derniers choix techniques opérés, à réunir les financements nécessaires en réalisant un accord entre les différents partenaires intéressés.

1. Le coût et le calendrier prévisionnel du projet

Tel qu'évalué aujourd'hui, le coût global du projet Lyon-Turin s'élève à environ **12 milliards d'euros d'ici 2015**.

**Coût prévisionnels et échéancier du projet Lyon-Turin
pour sa partie française**

Opération	Coût prévisionnel en millions d'euros	Date de mise en service envisagée
Ligne à grande vitesse Lyon-Sillon alpin (trafic voyageurs)	1.800	2008
Tunnel de Chartreuse (trafic marchandises) 1 ^{er} tube	915	2008
Acheminement fret jusqu'au tunnel de Chartreuse	610	2011
Accès au tunnel de base (tunnel mixte à 2 tubes sous Belledonne et 2 ^{ème} tube du tunnel de Chartreuse)	1.770	2012-2015
Tunnel du Mont d'Ambin (2 tubes) et ouvrage de raccordement (partie française uniquement sur la base d'un partage 50/50 avec l'Italie)	2.775	2012

Source : Ministère de l'équipement et des transports

Le tableau ci-dessus récapitule les **principales estimations actuelles** en terme de coût et de calendrier, pour les différentes sections du projet. Il n'incorpore pas le coût des travaux décidés indépendamment du projet pour la modernisation de l'itinéraire fret Dijon-Modane (470 millions d'euros de 2001 à 2010), ni celui de mise en service de l'autoroute ferroviaire (environ

43 millions d'euros de 2003 à 2006). Par ailleurs, il table sur une répartition à égalité entre la France et l'Italie du coût de construction du tunnel franco-italien. Si telle a été la solution retenue pour la première phase du projet (qui se limite à 371 millions d'euros), elle ne préjuge en rien de la clef de répartition du financement définitif de l'ouvrage, ainsi que le précise l'accord bilatéral du 29 janvier 2001.

Par ailleurs, dans l'hypothèse retenue ci-dessus, le coût du projet pour l'Italie serait identique à celui supporté par la France en ce qui concerne le tunnel de base (2 775 millions d'euros), auxquels il faut ajouter le coût de la ligne nouvelle jusqu'à Turin (environ 2.000 millions d'euros).

Sur le plan des **procédures**, l'état d'avancement du projet est le suivant :

- au vu du dossier d'avant-projet sommaire, la **décision d'approbation ministérielle du tracé** de la ligne à grande vitesse pour le trafic de voyageurs **entre Lyon et le sillon alpin** pourra être prise très prochainement ;

- le dossier d'avant-projet sommaire du **tunnel de la Chartreuse** devrait être remis par Réseau Ferré de France au cours du 1^{er} semestre 2002, tout comme la totalité des études préliminaires relatives à l'acheminement du fret vers ce tunnel ;

- une société franco-italienne dénommée « **Lyon-Turin Ferroviaire** », dont le capital est détenu à 50 % par Réseau Ferré de France et 50 % par son homologue italien Rete Ferroviaria Italiana, a été créée en septembre 2001 pour prendre le relais de GEIE Alpetunnel ; dès ratification de l'accord franco-italien, elle pourra réaliser les **premiers travaux de reconnaissance** du tunnel international sous le Mont d'Ambin tout en poursuivant le programme d'études, dans le cadre d'une enveloppe de 371 millions d'euros partagée entre les deux Etats qui ont sollicité une subvention communautaire de 20 % ; **l'enquête publique** de l'ouvrage définitif pourrait être ouverte au **second semestre 2003**.

- les études relatives au **tunnel sous Belledonne** pour l'accès au tunnel de base seront engagées ultérieurement.

S'agissant du **financement du projet**, celui-ci reste pour le moment **largement indéterminé**.

Deux éléments doivent être pris en compte.

D'une part, l'inscription du projet au rang des priorités de l'Union européenne en matière d'infrastructure de transports et l'intention récemment manifestée par la Commission européenne d'accélérer la réalisation des 14 projets définis à Essen et d'en compléter la liste, laissent espérer une

augmentation de la **participation communautaire au financement**. Ainsi, la **contribution maximale** de l'Union européenne, actuellement plafonnée à 10 % du coût total de ce type de projets, pourrait être **portée à 20 %** du montant total des dépenses, sachant que pour les études, cette contribution peut s'élever jusqu'à 50 % du coût (pour la réalisation de la 1^{ère} phase du tunnel de base, c'est-à-dire les ouvrages de reconnaissance, la contribution représenterait 100 millions d'euros, soit 27 % de la dépense totale).

D'autre part, le Premier ministre a annoncé à Chambéry, le 19 janvier 2001, la constitution d'un **pôle alpin multimodal** regroupant les sociétés autoroutières alpines (société des autoroutes Rhône-Alpes-AREA ; société française du tunnel routier du Fréjus –SFRTF ; autoroutes et tunnel du Mont-Blanc), en vue d'**affecter une partie des excédents autoroutiers alpins aux subventions publiques nécessaires aux investissements ferroviaires**. D'une manière plus générale, une partie des excédents des sociétés publiques d'autoroutes, ainsi qu'une partie de l'ouverture du capital des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pourraient être consacrées aux infrastructures ferroviaires.

Toutefois, compte tenu du coût total du projet, ces deux éléments n'apportent pas à eux seuls la solution du financement des infrastructures nouvelles.

En ce qui concerne la **partie strictement française**, à savoir la ligne à grande vitesse Lyon-sillon alpin et le tunnel sous la Chartreuse, une solution comparable à celle retenue pour le TGV-Est, c'est à dire avec une **participation financière des collectivités territoriales**, est envisagée. Il reste à savoir qu'elle sera la part respective supportée par Réseau Ferré de France, l'Etat et les collectivités territoriales. Dans les schémas de services collectifs de transport approuvés l'été dernier, le gouvernement, s'agissant des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, dont la ligne Lyon-sillon alpin, évalue à environ 25 % la part que pourraient supporter RFF et la SNCF au programme global, le restant devant, selon lui, « *probablement être financé à parité par l'Etat d'une part, les collectivités territoriales et l'Europe d'autre part.* »

La Région Rhône-Alpes a accepté, à l'automne dernier, le principe d'une participation, sous certaines conditions, au financement des grandes infrastructures de transport ferroviaires et autoroutières, notamment la ligne à grande vitesse Lyon-sillon alpin, le tunnel fret sous la Chartreuse et l'amélioration des lignes existantes d'acheminement fret vers l'Italie. Mais il n'est pas certain que l'effort important qu'elle envisage de consentir, et les contributions que pourraient apporter les autres collectivités locales intéressées, soient suffisantes si l'Etat ne s'engage pas, pour ce qui le concerne, beaucoup plus fortement.

S'agissant du **tunnel franco-italien**, il appartiendra à «Lyon Turin Ferroviaire», en principe d'ici 2006, de proposer à la commission

intergouvernementale la consistance définitive des ouvrages, l'enveloppe financière prévisionnelle et leurs modalités de réalisation. Il faut remarquer que si les études et travaux de la 1^{ère} phase sont financés à part égale par la France et l'Italie, l'accord bilatéral précise que cette répartition ne préjuge pas de celle qui sera retenue pour la réalisation des ouvrages définitifs. **Les modalités de financement du tunnel franco-italien seront donc arrêtées ultérieurement**, aucune hypothèse, y compris celle de la participation de capitaux privés ou d'une mise en concession n'étant a priori exclue, même s'il faut tabler sur un financement public largement prépondérant, eu égard aux perspectives de rentabilité de l'ouvrage.

Dans son rapport remis aux deux gouvernements en janvier 2001, la commission intergouvernementale franco-italienne soulignait la possibilité de « phaser » la réalisation du tunnel par la **construction, dans un premier temps, d'un seul tube** (coût estimé : 3,8 milliards d'euros), ce qui permettrait, suivant les techniques actuelles et sans interventions volontaristes, d'absorber le trafic jusqu'aux années 2030-2035 en limitant les coûts initiaux de construction à ce qui est économiquement nécessaire. Elle convenait également que la **rentabilité du projet** était **difficile à quantifier précisément**, pour des motifs tenant à la taille de l'aire d'influence du projet, aux délais nécessaires à sa réalisation et à la sensibilité environnementale élevée de la zone traversée. Elle insistait également sur la **nécessité d'une intervention budgétaire des Etats et de financements très longs**, cohérents avec la durée de l'ouvrage.

Dans les schémas de services collectifs de transport, le gouvernement rappelle que le projet Lyon-Turin, hors section Lyon-sillon alpin, représente un coût d'environ 7 milliards d'euros, comprenant la moitié du coût du tunnel international, le coût d'un nouvel itinéraire fret à partir d'Ambérieu et le coût d'un tunnel sous les massifs de Chartreuse et de Belledonne. Il se contente d'indiquer que « *compte tenu de l'ampleur de cet investissement, ses modalités de financement devront faire l'objet d'une réflexion particulière* », formulation qui, on s'en doute, ne contribue pas à lever les interrogations légitimes sur l'échéance de réalisation.

2. Les enjeux économiques du projet

Compte tenu de l'échelonnement sur une longue période de la mise en service des différents tronçons et de la vaste zone géographique potentiellement concernée par la liaison nouvelle, il est particulièrement difficile d'évaluer avec précision les incidences économiques du projet, d'autant qu'elles seront de nature différente pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises. Par ailleurs, à l'impact direct de l'ouverture de lignes nouvelles s'ajoute celui, plus indirect, produit par la libération de

capacités supplémentaires sur les lignes existantes, par exemple pour les trains régionaux ou pour le fret.

Le gain horaire procuré par la nouvelle liaison à grande vitesse aura des incidences directes et rapides sur le trafic voyageurs, à la fois pour les liaisons nationales vers les principales villes des Alpes du nord et les vallées alpines, et pour les liaisons internationales vers Turin et Milan, voire Venise, Bologne ou Florence.

La réalisation de la ligne à grande vitesse Lyon-sillon alpin, à l'horizon 2008, va dans un premier temps rendre le train beaucoup plus concurrentiel pour les liaisons vers Grenoble, Chambéry, Annecy et les vallées de la Maurienne et de la Tarentaise.

Gain de temps procuré par la ligne à grande vitesse Lyon-sillon alpin

Parcours	Temps actuel	Temps avec la LGV Lyon-sillon alpin
Paris – Grenoble	2 h 46	2 h 36
Paris – Chambéry	2 h 40	2 h 10
Paris - Annecy	3 h 18	2 h 41
Lyon – Grenoble	1 h 10	1 h 02
Lyon – Chambéry	1 h 06	0h 38
Lyon - Annecy	1 h 43	1 h 08

(source : dossier de consultation sur la liaison ferroviaire transalpine – Réseau ferré de France – juin 2000)

À l'horizon 2015, c'est à dire après la mise en service complète de la nouvelle ligne (tunnel franco-italien et tunnel sous Belledonne), les gains horaires seront considérables pour les liaisons avec les grandes villes du nord de l'Italie.

Ainsi le trajet **Paris –Turin** s'effectuera **en moins de 3 heures**, contre près de 5 heures pour le train le plus rapide aujourd'hui, et le trajet Lyon-Turin en 1 h 30, soit environ 2 heures de moins qu'aujourd'hui. Milan se trouvera à moins de 4 heures de train de Paris, et à moins de 2 h 30 de Lyon.

La modernisation de l'axe Valence-Grenoble-Montmélian permettra une connexion avec les deux branches du TGV Sud, ce qui mettra Turin à environ 2 h 30 de Marseille et à moins de 4 heures de Barcelone.

En ce qui concerne les **prévisions de trafic**, la commission intergouvernementale franco-italienne, dans son rapport précité, fournissait les indications suivantes (ces chiffres concernent le corridor constitué par la ligne existante et la ligne nouvelle et doivent être confirmés par des études à venir, en s'appuyant sur une nouvelle enquête de préférence de circulation).

Prévisions de trafic ferroviaire par la vallée de la Maurienne

	Actuel (1997)	2015 sans projet	2015 avec projet	2025 avec projet
Voyageurs (millions par an)	1,26	2,73	3,52	4,65
Marchandises (millions de tonnes par an)	10,1	16,9	20,1	26,0

Ces prévisions reposent sur une hypothèse d'accroissement du PIB de 1,8 % jusqu'en 2015 et une taxation uniforme des passages routiers alpins, par la France comme par la Suisse, de 100 euros par camion.

La Commission intergouvernementale observe que **sans nouveau tunnel**, avec un trafic de l'ordre de 17 millions de tonnes en 2015, **la capacité maximale de la ligne actuelle, soit environ 20 millions de tonnes après modernisation, serait atteinte en 2020.**

Rappelant que le tunnel de base peut être réalisé par phases, en commençant par **un seul tube à voie unique**, comprenant une portion centrale à deux tubes pour le croisement des trains, elle précise que, suivant les conditions d'exploitation, **cette voie unique pourrait accepter un trafic de :**

- 20 à 27 millions de tonnes de marchandises seules ;
- ou 20 millions de tonnes d'autoroute ferroviaire et 9 à 15 millions de tonnes de marchandises ;
- ou encore 10 millions de tonnes d'autoroute ferroviaire et 8 à 13 millions de tonnes de marchandises avec 30 TGV par jour.

Le **deuxième tube** permettrait, avec 30 TGV par jour, de porter la capacité fret du nouveau tunnel complet à :

- 45 à 60 millions de tonnes de marchandises ;
- ou 20 millions de tonnes d'autoroute ferroviaire et 35 à 50 millions de tonnes de marchandises.

Pour la commission intergouvernementale, **sans un nouveau tunnel ferroviaire, les passages routiers deviendraient les seuls à absorber la croissance des trafics à partir du moment où le tunnel ferroviaire actuel sera saturé**, cette croissance étant appelée à s'accroître encore avec la saturation prévisible du réseau suisse.

La commission intergouvernementale estime que **« la rentabilité financière d'un tel projet est certes un élément important, mais en aucun cas il ne peut suffire à lui seul à en apprécier la nécessité ou l'opportunité. »**

Elle considère que **« seule la réalisation de ce projet peut permettre d'organiser réglementairement, fiscalement ou en matière tarifaire, une régulation modale des trafics transalpins, ce que l'offre actuelle n'autorise ni sur le plan quantitatif, ni sur le plan qualitatif ; par ailleurs, les calculs économiques ne sauraient mesurer complètement les conséquences d'une saturation croissante et inévitable des itinéraires routiers actuels. Ils ne sauraient non plus prendre en compte les tensions psychologiques et politiques résultant d'une politique globale des transports qui ne comporterait pas une volonté clairement affichée d'un rééquilibrage vers le ferroviaire avec les moyens qu'il suppose. »**

Elle conclut en indiquant que **« la perspective d'une mise en service de l'ouvrage entre 2015 et 2020 apparaît nécessaire aujourd'hui, malgré des prévisions de croissance prudentes. Compte tenu de la durée largement incompressible des travaux d'exécution de ce tunnel, cela impose un lancement sans délai des ouvrages de reconnaissance, les études préliminaires étant achevées. »**

III. LE DISPOSITIF DE L'ACCORD FRANCO-ITALIEN DU 29 JANVIER 2001

L'accord franco-italien du 29 janvier 2001 ne porte que sur la partie internationale du projet Lyon-Turin et sur la première phase de sa réalisation, essentiellement consacrée aux études et travaux préliminaires.

A. UN CHAMP D'APPLICATION LIMITÉ DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS

1. Un accord limité à la section internationale du projet

L'accord ne porte que sur la section internationale du projet, et plus particulièrement sur sa partie commune franco-italienne.

L'article 2 définit la **section internationale** comme l'ensemble des ouvrages, installations et équipements ferroviaires construits et à construire **entre le sillon alpin (c'est-à-dire Montmélian) et le nœud ferroviaire de Turin.**

Elle est constituée de **trois parties** :

- la **partie française**, entre le sillon alpin et les abords de Saint-Jean-de-Maurienne,
- la **partie commune franco-italienne**, entre Saint-Jean-de-Maurienne en France et de Bussoleno/Bruzolo en Italie.
- la **partie italienne**, des environs de Bussoleno/Bruzolo au nœud de Turin.

L'essentiel de l'accord porte sur la partie commune franco-italienne. L'article 3 précise que la **partie commune franco-italienne** de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée :

- d'un **tunnel ferroviaire à double tube de 52 km environ** incluant une gare souterraine de secours et de service à Modane, foré sous les Alpes en territoire français et italien,
- **en Italie, des ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle** à proximité de Bussoleno/Bruzolo,

- ainsi **que tous les ouvrages annexes** (gares, installations électriques...) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les deux gouvernements conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Par l'article 1^{er}, **les deux gouvernements s'engagent à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne**, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants. L'article 3 précise que **ces ouvrages pourront être réalisés par tranches fonctionnelles**.

2. Un accord limité à la 1^{ère} phase du projet

Ainsi qu'il est précisé à l'article 4, le titre II qui constitue le dispositif principal de l'accord, définit la **première phase de réalisation de la partie commune franco-italienne** (Saint-Jean de Maurienne-Bruzolo) de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. **L'accord sera complété ultérieurement par avenant** pour définir les modalités de réalisation des phases suivantes.

Cette première phase sera **consacrée aux études, reconnaissances et travaux préliminaires** de la partie commune franco-italienne. Elle s'achèvera lorsque la commission intergouvernementale aura proposé aux deux gouvernements un projet d'avenant au présent accord pour la réalisation des ouvrages définitifs de cette partie commune. Selon les informations fournies à votre rapporteur, **la 1^{ère} phase**, et notamment la réalisation des ouvrages de reconnaissance, **se terminera au plus tard en 2006**. Toutefois, les premiers résultats d'études sur les plan juridique, financier ainsi qu'en matière de sécurité et d'exploitation sont attendus dès 2003.

Les travaux de la 1^{ère} phase comportent en particulier la **définition précise du tracé** et des procédures d'évaluation environnementale qui leur sont applicables dans les deux Etats, le **creusement de descenderies et de galeries de reconnaissance**, les travaux annexes et **l'ensemble des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet** de la partie commune franco-italienne de la liaison.

B. LA CONDUITE DE LA 1^{ÈRE} PHASE DU PROJET

1. Les attributions de « Lyon-Turin-Ferroviaire »

L'accord prévoit la création d'un **organe commun**, dénommé le « promoteur », doté de la personnalité juridique, constitué à parts égales entre

les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux nationaux français et italien et créé par eux aux fins de conduire les missions prévues par l'accord.

Créé en septembre dernier par Réseau Ferré de France (RFF) et son homologue italien Rete Ferroviaria Italiana (RFI), cette société baptisée « **Lyon Turin Ferroviare** » aura la charge de la conduite des études, reconnaissances et travaux préliminaires. A ce titre, sous l'autorité de la commission intergouvernementale et conformément au programme qu'elle aura approuvé, elle est **responsable des études d'avant-projet et de la conduite des travaux de reconnaissance** de la partie commune franco-italienne de cette liaison. A l'issue de cette phase d'études et de reconnaissances, **elle proposera à la commission intergouvernementale la consistance définitive des ouvrages de la ligne nouvelle**, leur localisation, l'enveloppe financière prévisionnelle et leurs modalités de réalisation.

Par ailleurs, l'accord prévoit que RFF, RFI et Lyon Turin Ferroviare s'associent, dans le respect de leurs compétences respectives, pour conduire **les études générales de la section internationale de la liaison Lyon-Turin**. Cette disposition a été prévue dans le but d'assurer une cohérence d'itinéraire sur la totalité de la section internationale, c'est-à-dire entre Montméliand et Turin, afin que les trois partenaires conduisent en commun les études générales concernant par exemple les projections de trafic, les principes d'exploitation et de sécurité, les principes de protection de l'environnement ou de réalisation des études socio-économiques. Cela ne remet pas en cause le principe selon lequel, sur l'ensemble de l'itinéraire, en dehors de la partie franco-italienne, les gestionnaires français et italien d'infrastructures ferroviaires (RFF et RFI) conservent leurs compétences respectives de maître d'ouvrage des études et des travaux.

Il faut préciser qu'en l'attente de la constitution de Lyon-Turin-Ferroviare, le GEIE Alpetunnel avait préparé les appels d'offres permettant d'engager en 2002 les travaux de reconnaissance. Ceux-ci consisteront notamment à forer plusieurs « descenderies » menant aux galeries de reconnaissance utilisées pour des études géologiques et, ultérieurement, pour les travaux et les accès de secours et de maintenance.

2. Les attributions élargies de la commission intergouvernementale

La commission intergouvernementale franco-italienne pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (CIG) **a été créée par un accord du 15 janvier 1996 entre les deux pays**. Elle est constituée de deux délégations, l'une française, l'autre italienne, comportant chacune 7 membres au plus. La délégation française comprend :

- deux représentants du ministère chargé de l'équipement et des transports,
- un représentant du ministère des affaires étrangères ;
- un représentant du ministère de l'intérieur,
- deux représentants du ministère chargé de l'économie, des finances et du budget
- et un représentant du ministère chargé de l'environnement.

La commission intergouvernementale est notamment chargée :

- de l'élaboration d'un projet d'accord intergouvernemental définissant les caractéristiques générales de la liaison, les modalités de sa réalisation et de son financement ainsi que les conditions de son exploitation, travail qui a abouti à l'accord du 29 janvier 2001 soumis à ratification parlementaire ;
- de l'établissement et du contrôle des programmes d'études techniques (y compris la sécurité), juridiques et financières préliminaires à l'entrée en vigueur de l'accord intergouvernemental ;
- de l'établissement de projets de cahier des charges relatifs à la conception, au financement, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de la liaison.

L'article 9 de l'accord du 29 janvier 2001 étend les attributions de la commission intergouvernementale en lui confiant les **compétences supplémentaires suivantes** :

- **approuver le tracé définitif du projet ;**
- **proposer**, aux deux gouvernements, **sous forme d'avenant** à l'accord du 29 janvier 2001, **les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement ainsi que leurs conditions d'exploitation ;**
- approuver le programme d'études, de reconnaissances et de travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne confié à Lyon Turin Ferroviaire, de suivre sa mise en œuvre et de contrôler ses résultats ;
- d'émettre tous avis et recommandations à l'intention des deux gouvernements.

En outre, l'accord stipule que la **commission intergouvernementale informe les collectivités territoriales françaises et italiennes concernées** de l'avancement des études et des travaux. **Les régions Piémont et Rhône-Alpes**

sont désormais associées aux travaux de la commission intergouvernementale.

3. Le financement de la 1^{ère} phase

L'article 10 de l'accord précise que les **études générales** de la section internationale du projet Lyon-Turin ainsi que les **avant-projets et travaux** de la partie franco-italienne de cette liaison inscrits au programme de **cette première phase sont financés à parts égales par les deux pays. Toutefois cette répartition ne préjuge pas de celle qui sera retenue pour la réalisation des ouvrages définitifs.**

L'accord confirme que les deux Gouvernements sollicitent le soutien des fonds européens **destinés à financer les réseaux transeuropéens.**

Il a déjà été indiqué que l'enveloppe retenue pour cette 1^{ère} phase s'élève à 371 millions d'euros. A une tranche ferme de 320 millions d'euros, s'ajoute une tranche optionnelle en cas de nécessité de reconnaissances supplémentaires.

CONCLUSION

Face à l'accroissement prévisible des besoins de transport au travers de l'arc alpin, et notamment entre la France et l'Italie, le projet Lyon-Turin apparaît indispensable pour éviter la saturation totale des axes existants et pour diriger une partie du surcroît de trafic vers le rail plutôt que vers la route, même s'il est clair que la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire n'empêchera pas l'augmentation du trafic sur les liaisons routières

D'autre part, il est aujourd'hui légitime de s'interroger sur le financement d'un projet qui, selon les estimations actuelles, pourrait représenter pour la France un coût d'environ 8 milliards d'euros d'ici 2015. Le respect des échéances annoncées exigera une clarification rapide du financement pour la partie strictement française, à savoir la ligne à grande vitesse Lyon – Chambéry et le tunnel fret sous la Chartreuse. Pour le tunnel franco-italien, il appartiendra à la commission intergouvernementale, au vu des études confiées à Lyon Turin Ferroviaire, de proposer un mode de financement adéquat. Dans les deux cas, même si l'on peut compter sur une subvention communautaire et sur engagement fort des collectivités locales, c'est à l'Etat qu'il reviendra d'assumer la plus large part de l'investissement.

Si l'on doit souhaiter que ces incertitudes soient rapidement levées, il n'en demeure pas moins que l'accord franco-italien du 29 janvier 2001 constitue une étape indispensable pour la réalisation du projet. D'une part, il consacre officiellement l'engagement de nos deux pays sur ce projet et arrête les caractéristiques définitives du tunnel, ainsi que sa double vocation, pour le transport des voyageurs et des marchandises. D'autre part, il permet le lancement concret de la première phase de la construction qui exige des travaux préalables de reconnaissance et la poursuite d'études techniques, économiques et financières.

Alors que le Parlement italien s'apprête lui aussi à approuver cet accord, votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'adopter le projet de loi qui en autorise la ratification.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport lors de sa séance du mardi 19 février 2002.

A la suite de l'exposé du rapporteur, **M. Michel Pelchat** s'est félicité de l'accord intervenu entre les gouvernements français et italien pour le lancement du projet de ligne ferroviaire Lyon-Turin, mais il s'est vivement inquiété des conditions de financement de cette infrastructure. Il a souligné la dimension éminemment européenne d'une telle infrastructure qui sera empruntée par des marchandises provenant de l'Europe entière. Constatant que la participation de l'Union européenne ne dépasserait pas, dans la meilleure des hypothèses, 20 %, il a observé que l'essentiel du coût de l'ouvrage reposerait sur l'Italie et sur la France avec, pour cette dernière, une forte participation des collectivités locales. Cette situation lui est apparue choquante et, compte tenu de la fonction de transit que joue le territoire français, il a souhaité qu'une surtaxe sur le transport routier international intervienne dans le financement du projet Lyon-Turin.

M. Christian de La Malène a demandé si le trafic envisagé sur la ligne ferroviaire Lyon-Turin aurait pu être dévié sur d'autres itinéraires ou d'autres modes de transport.

M. Xavier de Villepin, président, a interrogé le rapporteur sur les dispositions prises par les promoteurs du projet en matière de sécurité.

En réponse à ces interventions, **M. Robert Del Picchia, rapporteur**, a rappelé que des financements communautaires seraient sollicités pour la réalisation du projet et qu'il était également prévu d'y affecter des ressources provenant du trafic routier, que ce soit par l'utilisation des excédents d'exploitation des sociétés d'autoroute, notamment celles du réseau autoroutier alpin, ou par l'affectation d'une partie du produit de l'ouverture de capital des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Il a précisé que les besoins de transport entre l'Italie et le reste de l'Europe exigeraient un renforcement de tous les types de transports, y compris le transport maritime, et qu'en l'absence d'une liaison ferroviaire nouvelle par la vallée de la Maurienne, la congestion des axes routiers ne ferait que s'amplifier.

Enfin, il a donné des précisions sur les conditions de sécurité envisagées pour le futur tunnel franco-italien. Il a estimé que la réalisation de deux tubes indépendants éliminait tout risque lié au croisement des trains, alors que par ailleurs de nombreuses dispositions seront prises pour faciliter la surveillance, le traitement des éventuels accidents et l'évacuation des passagers.

La commission a ensuite émis un avis favorable à l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin le 29 janvier 2001, et dont le texte est annexé à la présente loi.¹

¹ Voir le texte annexé au document Assemblée nationale n° 3581 (onzième législature).

**ANNEXE I -
CARTE DU RÉSEAU FERRÉ EXISTANT**

(Source : Ministère de l'Équipement)

**ANNEXE II -
RELEVÉ DE CONCLUSIONS
DU SOMMET FRANCO-ITALIEN DE TURIN
(29 JANVIER 2001)**

Relevé de conclusions de la rencontre du ministre français de l'équipement et des ministres italiens des transports et des travaux publics

(Extraits)

1. La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Pour répondre à ces objectifs, les Gouvernements avaient début 1998, commandé aux réseaux ferroviaires, un programme triennal d'études 1998-2000 portant simultanément sur la modernisation de la ligne entre Ambérieu et Turin et sur la faisabilité d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, comportant un tunnel de base de franchissement des Alpes. Les trois ministres ont tenu à féliciter l'excellent travail de tous les partenaires et des entreprises ferroviaires qui ont permis la réalisation de ce programme.

Son achèvement met à leur disposition les éléments nécessaires pour évaluer le projet et en vérifier la faisabilité : il permet aujourd'hui aux deux pays de traduire concrètement cet engagement de Chambéry, réaffirmé à Florence et à Nîmes, dans un ensemble de décisions qui vont dans les toutes prochaines années donner au transport ferroviaire entre les deux pays les moyens de son développement.

Ces décisions concernent :

- l'engagement de réaliser la section internationale du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ;
- l'amélioration de l'acheminement du fret sur l'itinéraire actuel Ambérieu-Modane ;
- la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire sur la ligne existante de la Maurienne et de la vallée de Suse entre la France et l'Italie.

1.1 - La section internationale du projet

a) Les caractéristiques du projet

Les Gouvernements français et italien se félicitent de la qualité des études réalisées sous l'égide de la Commission intergouvernementale franco-italienne (CIG), chargée de la section internationale du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. La faisabilité technique du tunnel international étant désormais établie, les ministres décident, sur propositions de la CIG, la mise en œuvre du projet en retenant la variante A pour le tracé de la ligne nouvelle franco-italienne, comprenant le tunnel ferroviaire de base à double tube d'environ 52 km et, en territoire italien, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle dans la vallée de Suse à proximité de Bussoleno.

A cet effet est également décidé l'engagement, à compter de 2001, d'une première phase du projet, comprenant le lancement d'un nouveau programme de travail qui s'achèvera dans les meilleurs délais et en toute hypothèse au plus tard en 2006.

Sera notamment examinée la possibilité technique de réalisation, en première étape, d'ouvrages monotube à voie unique, compte tenu des capacités qui seront offertes par le corridor ferroviaire comprenant la ligne existante et la nouvelle infrastructure.

Le choix définitif de réaliser un premier tube des ouvrages sur tout ou partie du tracé ou de privilégier au contraire la réalisation simultanée de deux tubes devra se faire, au plus tard, à l'issue des études complémentaires du nouveau programme de travail, donc d'ici 2006.

Les trois ministres sont tombés d'accord pour estimer que la date d'ouverture du tunnel de base devrait se situer aux alentours de 2015¹.

b) Le nouveau programme de travail

Ce programme de travail est destiné à préparer la construction de l'ouvrage franco-italien ; il portera notamment sur :

- la définition précise du tracé de la variante " A ", qui sera arrêté d'ici l'été 2001 ;
- l'exécution de reconnaissances géotechniques complémentaires ;
- la constitution des dossiers d'études, puis la réalisation des descenderies et des galeries de reconnaissance, pour déterminer les conditions de réalisation du futur tunnel ;
- l'approfondissement des études techniques, socio-économiques, environnementales (en portant une attention particulière à la vallée de Suse) et de sécurité pour le tunnel de base et la description des phasages possibles pour aboutir à l'avant-projet ;
- les conditions d'exploitation du corridor ferroviaire regroupant la ligne historique et la ligne nouvelle ;
- la définition des modalités de financement, de construction et de gestion de l'ouvrage.

L'ensemble de ce programme est estimé à 371 millions d'euros, avec une tranche ferme de 320 millions d'euros, représentant le programme minimum nécessaire, et une tranche optionnelle, comportant des reconnaissances complémentaires par galeries au cas où les résultats des reconnaissances de la tranche ferme laisseraient subsister des incertitudes importantes. Celui-ci sera financé, à parts égales, par la France et l'Italie. Une participation de l'Union européenne a été sollicitée pour l'ensemble du programme.

c) Les modalités de mise en œuvre du programme

Les ministres français et italiens sont convenus de maintenir à la CIG les missions qui lui ont été attribuées par l'accord du 15 janvier 1996 et de lui confier des nouvelles attributions complémentaires prévues par l'accord franco-italien du 29 janvier 2001, appropriées à la mise en œuvre du nouveau programme. Ils ont abordé la question de sa maîtrise d'ouvrage et ont décidé que sa maîtrise d'ouvrage serait assurée par une entité composée, à parts égales, par les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien.

d) L'établissement de la convention franco-italienne

¹ Cette échéance a été avancée à 2012 lors du sommet franco-italien de Périgueux le 27 novembre 2001, au vu d'un « programme de travaux qui permet une mise en service anticipée de la liaison ».

L'ensemble des dispositions décrites ci-dessus ont été formalisées dans une convention franco-italienne qui a été signée au cours du sommet et qui sera soumise à ratification parlementaire.

Cette convention précise notamment :

- l'objet, la portée de la convention et sa durée ;
- les conditions de lancement de la réalisation du tronçon franco-italien de la ligne nouvelle, sa consistance et son phasage ;
- le programme et les modalités de mise en œuvre des travaux de la cette première phase ainsi que ses conditions de financement ;
- la définition de l'opérateur de cette première phase, du maître d'ouvrage et de ses missions, la composition de la CIG et son mandat ;
- les conditions d'adoption, de ratification et de révision de la convention.

1.2 - Les itinéraires d'accès au nouveau tunnel international.

S'agissant de la partie française du projet, les études complémentaires ont été menées pour permettre de choisir entre les variantes de tracé à l'approche de Chambéry, de préciser la consistance de la première phase du projet et de mieux prendre en compte les besoins du trafic de fret. Une consultation a été organisée en juin et juillet 2000 et a permis au ministre français de prendre des décisions déterminantes pour l'engagement de l'étape suivante du projet.

Le tracé de la ligne à grande vitesse a été fixé jusqu'au Sillon alpin et le ministre a demandé que lui soit soumis, à l'été 2001, le dossier complet d'avant-projet sommaire, préalablement au lancement de l'enquête publique.

Pour délester la cluse de Chambéry d'une partie significative du trafic de poids lourds et aménager des accès performants au tunnel de base, le ministre français a décidé de retenir la construction d'un tunnel à vocation fret sous le massif de la Chartreuse et a demandé l'engagement sans délai des études d'avant projet sommaire de cet ouvrage. Ultérieurement cet ouvrage devra être prolongé par un tunnel sous Belledonne.

Par ailleurs, des études complémentaires seront engagées en amont des massifs montagneux pour préciser le tracé du nouvel itinéraire fret en tenant compte des synergies possibles avec d'autres projets structurants, dont le contournement ferroviaire du nord lyonnais.

Du côté italien, une étude a été menée portant sur les trafics futurs ayant leur origine à Turin, dans le Piémont, vers l'est (Milan-Trieste, Bologne,...) et vers le sud de l'Italie (Gênes) .

La superposition en vallée de Suse, des trafics de banlieue, régionaux, rapides intercités et de fret, a amené à retenir les solutions suivantes :

- envisager pour les trains de fret sans arrêt, le contournement de Turin par le nord ;
- réserver en priorité le réseau ferroviaire du nord de Turin au trafic régional et de banlieue.

Une étude de faisabilité a fait ressortir que la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bruzolo, Avigliana, Settimo Torinese et Chivasso permettrait de répondre à ces besoins. Elle

serait complémentaire des interventions prioritaires mentionnées au 1.2 ci dessus, qui concernent l'adaptation du nœud de Turin et son contournement nord.

1.3 - L'amélioration de l'acheminement du fret sur l'itinéraire actuel Ambérieu-Modane-Turin.

Sans attendre la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin, un programme d'action a été engagé en 1997 à la suite du sommet de Chambéry pour améliorer dès 2001 les conditions d'acheminement du fret ferroviaire sur la ligne existante Ambérieu-Turin. Des mesures permettant d'améliorer l'offre ferroviaire de transport combiné et l'interopérabilité des réseaux ont déjà été appliquées.

Le rapport définitif sur l'ensemble du programme de modernisation demandé à RFF, à la SNCF et aux FS, a été remis aux gouvernements français et italien en juin 2000. Cette étude confirme pour la France les mesures d'ores et déjà engagées jusqu'à la fin du contrat de plan entre l'Etat et la région Rhône-Alpes (2006), et propose également les mesures permettant de porter d'ici 2010, la capacité d'acheminement du fret à près de 20 millions de tonnes par an sur les lignes qui convergent vers l'actuel tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. Ce programme comprend également pour l'Italie, les interventions prioritaires mentionnées au 1.2 ci-dessus qui concernent l'adaptation du nœud de Turin.

Les ministres français et italien confirment la nécessité de poursuivre ce programme de modernisation et demandent aux opérateurs ferroviaires des deux pays d'accélérer significativement la mise en œuvre des mesures qui ont été proposées pour parvenir à doubler le trafic ferroviaire entre la France et l'Italie d'ici 10 ans.

1.4 - La mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire sur la ligne existante

Dans la lignée des sommets de Chambéry en 1997 et de Nîmes en 1999, les ministres français et italien demandent aux opérateurs ferroviaires d'engager la mise en œuvre, courant 2002, d'une première expérimentation d'un service d'autoroute ferroviaire avec un matériel roulant à plancher abaissé sur la ligne ferroviaire existante entre l'entrée de la Maurienne et Turin.

A cette fin, ils décident de la constitution d'un comité de suivi franco-italien, chargé de suivre la mise en oeuvre de ce projet. Ce comité sera co-présidé par les représentants désignés des ministères des transports de chaque pays.

Ils demandent que soient poursuivies, sans délai, les études d'exploitation et de sécurité liées à la mise en œuvre de ce service, et que soient par ailleurs analysées par ce comité de suivi, les conditions d'équilibre financier de ce service.

Les ministres se sont fixés pour objectif la mise en œuvre d'un service complet d'autoroute ferroviaire à l'horizon 2005/2006, comprenant 20 à 30 trains par jour et par sens. A cet effet, ils demandent que soient réunies les conditions permettant d'engager au plus vite les travaux de mise au gabarit B1 des tunnels de la ligne existante, prévus dans le programme de modernisation de l'itinéraire actuel évoqué ci-dessus.

Le ministre français fait part à son homologue italien de la possibilité de porter l'origine du service d'autoroute ferroviaire à l'ouest amont des premiers reliefs alpins à l'horizon de la mise en service du tunnel sous la Chartreuse.