

- NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN -

CAHIER DES CHARGES

I - LES FINALITES DU PROJET

I.1 - Relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse

Le schéma directeur national des lignes à grande vitesse approuvé par décret n° 92-355 du 1er Avril 1992 a pour ambition, en particulier, de participer au progrès de l'intégration européenne et de constituer un outil au service de l'aménagement du territoire en ouvrant les régions françaises sur l'Europe.

La liaison Lyon-Turin inscrite au schéma directeur est à ce titre un des maillons clefs du futur réseau européen des trains à grande vitesse, car elle assure la connexion au réseau à grande vitesse italien, isolé par la non appartenance de la Suisse et de l'Autriche à la Communauté Européenne.

Cohérent avec les schémas européen et français, l'intérêt de cette liaison a été confirmé par les deux gouvernements, français et italien qui ont décidé, lors du sommet de Viterbe d'Octobre 1991, d'engager les études de cette nouvelle liaison.

Le présent cahier des charges porte sur la totalité de la partie française de la liaison Lyon-Turin.

- 2 -

1.2 - Rendre le transport de fret plus performant

Face à la saturation des infrastructures routières envisagée à l'horizon 2010 dans les Alpes du nord en particulier, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont considéré qu'une priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer, et que l'hypothèse d'un doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc devait être abandonnée.

Le choix d'un tunnel ferroviaire mixte a donc été pris pour permettre d'assurer aussi le transit des marchandises pour le franchissement des Alpes et d'absorber à long terme une partie de l'augmentation du trafic, notamment routier sur ce maillon clé du réseau de communication européen en limitant les contraintes pour l'environnement.

1.3 - Favoriser la complémentarité entre modes

Une autoroute relie Lyon à Turin, à l'exception du tronçon Aiton-Frenay, et d'un court tronçon en Italie, dont la réalisation est en cours.

Les perspectives de croissance du trafic routier résultant de la mise en service complète de l'autoroute (la Société du Tunnel du Fréjus prévoit 7500 poids lourds/jour, en 2000), indique une saturation du Tunnel du Fréjus à l'horizon 2010. Or, pour cette liaison préférentielle de l'arc alpin, entre la France et l'Italie, la ligne ferroviaire à créer pourra absorber une partie de l'augmentation du trafic global. Elle pourra également être attractive pour les poids lourds, par une éventuelle autoroute ferroviaire, leur évitant ainsi d'emprunter le tunnel du Fréjus à 1200 mètres d'altitude.

1.4 - Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord

La desserte TGV ne se limite pas au seul voisinage des lignes nouvelles. Les TGV circulent, dès à présent, sur les lignes existantes et desservent les gares des centres villes de Chambéry, Aix les Bains, Annecy, Grenoble et les gares d'accès aux stations touristiques alpines.

Avec la ligne à grande vitesse (LGV) Lyon-Turin, des gains de temps importants sont attendus sur l'ensemble de ces dessertes. La création d'une gare nouvelle "Savoie-Dauphiné", à proximité de Montmélian, améliorera encore l'accessibilité de cette région.

De plus, grâce à la réalisation de Lyon-Turin, l'accessibilité des Alpes du Nord ne sera pas seulement améliorée au départ de Lyon et Paris, mais aussi par liaison TGV directe ou par correspondance à partir d'une fraction importante du territoire national et de certains pôles européens (Lyon, Nord de l'Europe, Italie et Espagne).

Ce projet, complété par l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève, permettra enfin d'apporter à cette dernière ville une amélioration significative de sa desserte pour l'ensemble des destinations françaises et européennes indiquées ci-dessus.

1.5 - Contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes

Avec la desserte des villes du sillon alpin, la ligne à grande vitesse Lyon-Turin desservira également les gares de la Part-Dieu et de Satolas dans l'agglomération lyonnaise. Des liaisons à grande vitesse à caractère régional pourront ainsi être assurées sur des relations telles que Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry-Annecy.

La complémentarité avec la desserte régionale (TER) devra être également recherchée et développée pour diffuser les effets du TGV, notamment, depuis la gare "Savoie-Dauphiné" vers les gares du sillon alpin.

Enfin, les sillons dégagés sur les lignes existantes, par le report de circulations sur la ligne nouvelle et l'électrification de la ligne Montmélian-Grenoble, pourront être mis à profit pour l'amélioration des liaisons de la vie quotidienne, en collaboration avec les autorités organisatrices de transport.

L'intérêt de la ligne nouvelle a d'ailleurs été souligné par le Conseil Régional Rhône-Alpes qui s'est engagé en faveur de ce projet qu'il juge prioritaire, et pour lequel il a participé financièrement aux études.

II - LES ENJEUX D'AMENAGEMENT

II.1 - Aménagement du territoire

La ligne nouvelle devra permettre de diffuser les avantages de la grande vitesse :

- en renforçant et en accélérant la desserte TGV des principales agglomérations du sillon alpin : Grenoble, Chambéry, Aix les Bains, Annecy, non seulement à partir de Paris, Lyon et Turin, mais aussi d'autres villes importantes, françaises et européennes en fonction du développement du réseau ;
- en assurant la desserte directe des centres villes par TGV et éventuellement en mettant en place (si une telle offre de transport s'avère pertinente), une desserte régionale par Ligne à Grande Vitesse ;
- en créant une gare "Savoie-Dauphiné" à proximité de Montmélian, assurant une complète articulation entre réseau TGV et réseau classique, notamment TER, pour un développement équilibré du sillon alpin vers le Nord et vers le Sud, et une desserte en profondeur de la région du Chablais et des vallées alpines de l'Arve, de la Tarentaise et de la Maurienne ;
- en mettant en place, dans ces gares, des correspondances routières et ferroviaires de qualité pour une desserte régionale et locale organisée en synergie.

La ligne TGV devra permettre également de renforcer la desserte de la gare TGV de Satolas : desserte de l'aéroport, mais aussi de l'Est lyonnais, et de faire de cette gare, à plus long terme, une plateforme de correspondance des TGV.

Il sera porté une attention particulière au développement équilibré des secteurs des gares nouvelles entre les domaines d'activités tertiaires, agricoles et industrielles.

Le projet devra être compatible avec les opérations d'urbanisme en cours et les autres grands projets, notamment autoroutiers.

II.2 - Enjeux socio-économiques

Le projet devra contribuer à :

- resituer la France, dans la géographie économique de l'Europe.
- développer les échanges économiques avec l'Italie.
- promouvoir le développement économique, social et culturel de la région Rhône-Alpes, en favorisant l'implantation d'entreprises françaises et italiennes de part et d'autre de la frontière, le développement des échanges culturels, en particulier universitaires, et la création d'un partenariat technologique.
- créer un nouvel aménagement du territoire régional avec le développement du site multimodal de Satolas et l'implantation d'une gare TGV à proximité de Montmélián, au carrefour des grandes vallées alpines, et d'un axe privilégié vers l'Italie.

II.3 - Enjeux concernant le transport de fret

Conformément aux principes généraux de développement du réseau TGV en France, la liaison transalpine est dédiée au trafic à grande vitesse.

Toutefois, le tunnel de base qui doit faire l'objet d'un accord franco-italien permettant la jonction en Saint Jean de Maurienne et Suse sera conçu pour une utilisation mixte voyageurs/marchandises. Ainsi sera offerte la possibilité d'un acheminement du fret à la fois plus performant pour les utilisateurs et moins nuisant à l'égard de l'environnement, en particulier dans la perspective d'une éventuelle autoroute ferroviaire susceptible d'absorber une part importante du trafic des poids lourds traversant l'arc alpin.

II.4 - Enjeux d'environnement et de cadre de vie

Les impacts positifs :

Dans une vision intermodale du système de transport, les impacts positifs du TGV sur l'environnement sont à souligner : le transport de personnes par TGV est moins pénalisant que par mode routier, sur la pollution locale (émission de gaz toxiques), sur la pollution globale (contribution à l'effet de serre) ; il consomme par ailleurs moins d'énergie.

Le passage des poids lourds par le tunnel ferroviaire de base sera bénéfique sur l'environnement pour les mêmes raisons.

A cette moindre pénalisation de l'environnement, proportionnelle au trafic, s'ajoute une moindre consommation d'espace réservé aux emprises des infrastructures dès lors que le report du trafic routier sur LGV éviterait la saturation du réseau, donc la construction de nouvelles autoroutes et le doublement des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

Cependant, la recherche de la meilleure insertion du projet dans son environnement reste nécessaire. Elle s'inscrira dans le cadre des textes législatifs et réglementaires correspondants, rappelés en annexe.

L'environnement du projet est caractérisé par le relief alpin, de plus en plus marqué de l'Est vers l'Ouest, par une forte urbanisation des vallées et, dans l'Ouest, du projet par un habitat dispersé dense sur les collines de l'Isère. Les études ultérieures devront prendre en compte ces particularités :

Le relief :

Il influence de diverses façons le projet :

- La richesse des paysages du patrimoine naturel et humain et l'attrait touristique qu'elle implique justifieront une recherche fine des tracés et des mesures de réduction d'impacts défavorables, tant du point de vue paysager qu'en ce qui concerne le milieu naturel. Tous les moyens utiles devront être mis en oeuvre pour permettre l'optimisation du projet à l'aide des outils de concertation adaptée.

Une attention particulière sera portée sur le site inscrit du lac d'Aiguebelette, sur la Combe de Savoie, du fait des positions dominantes de l'habitat et de l'importance de l'activité agricole, et sur la vallée de la Maurienne.

- La propagation des bruits dans des sites escarpés devra faire l'objet des études utiles en vue de disposer d'outils de prédiction permettant de dimensionner les ouvrages nécessaires au respect des prescriptions en vigueur, au moment de la réalisation du projet.
- Une attention particulière devra être portée aux études hydrauliques, géotechniques et trajectographiques, afin de garantir la sécurité des trains et des riverains.
- La recherche des sites de dépôts pour les matériaux non réutilisables des tunnels et des déblais devra être engagée rapidement en concertation avec les services concernés de l'Etat et les collectivités, accompagnée des études d'impact et paysagères adaptées aux sites concernés.

L'urbanisation :

- Le projet devra prendre en compte les perspectives de développement de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et celles d'aménagement de la Combe de Savoie.
- La compatibilité avec les projets autoroutiers suivants, sera étudiée avec soin, dans le souci de réduire l'impact relatif à deux infrastructures qui se croisent ou se jouxtent :
 - . autoroute A48 Ambérieu-Grenoble,
 - . contournement de Chambéry,
 - . autoroute A43 en Maurienne.
- Le respect du tissu dense d'habitat dispersé, notamment dans le Nord de l'Isère, guidera la recherche des tracés. L'indemnisiation des riverains s'effectuera dans le cadre des nouvelles pratiques proposées par la SNCF : chaque propriétaire dont l'habitation est située à moins de 150 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne (lorsqu'elle est à l'air libre et non en souterrain), sera libre de demander à la SNCF de lui acquérir sa propriété ou de compenser une moins-value en cas de transaction immobilière, sur la base de la valeur du bien, compte-tenu du marché local avant l'arrivée du TGV.

III - LES CHOIX EFFECTUES A L'EGARD DES SOLUTIONS ET MODES ALTERNATIFS

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND considérait que la saturation des infrastructures actuelles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base des conclusions de ce rapport, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, au cours de leur réunion du 25 janvier 1993 que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

La liaison ferroviaire Lyon-Turin avec tunnel mixte a donc été ainsi confirmée.

III.1 - Caractéristiques techniques du projet

a) Section Lyon-Montmélian

Les caractéristiques de tracé et de projet de cette section devront permettre la circulation à très grande vitesse.

La L.G.V. Lyon-Montmélian devra pouvoir constituer une tranche fonctionnelle, indépendante des autres sections. A cette fin, elle sera raccordée :

- côté Lyon :

- . à la L.G.V. Sud-Est vers le Nord, au Sud de la gare de Satolas,
- . à la L.G.V. Sud-Est vers le Sud,
- . à la Ligne Lyon-Saint André le Gaz, afin de permettre des circulations en provenance ou à destination de Lyon (Part-Dieu ou Perrache),

- côté Montmélian :

- . à la L.G.V. transalpine vers Turin,
- . à la ligne Chambéry - Montmélian ou Grenoble - Montmélian, vers Chambéry, ainsi que vers la nouvelle gare du secteur de Montmélian, puis vers la Maurienne et la Tarentaise,
- . à la ligne Grenoble-Montmélian vers Grenoble.

Le tracé Lyon-Montmélian passera par le Nord-Isère, conformément au schéma directeur ferroviaire national approuvé par les collectivités régionales et départementales et confirmé par les études spécifiques reprises dans le dossier diffusé le 12 octobre 1992 dans le cadre des études préliminaires.

C'est en effet le tracé le plus direct et qui présente le meilleur bilan socio-économique. Il conditionne par ailleurs la réalisation ultérieure de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin.

b) Section Montmélian-Turin (partie française)

Les caractéristiques de tracé et de profil de cette section devront permettre la circulation à très grande vitesse. La vitesse pourra toutefois être réduite pour tenir compte de contraintes topographiques majeures.

Cette section sera raccordée :

- à l'ouest :
 - . à la L.G.V. Lyon-Montmélian,
 - . à la ligne Grenoble-Montmélian vers la gare de Montmélian et, au delà, vers Chambéry. La possibilité d'un raccordement à la ligne Grenoble-Montmélian vers Grenoble sera réservée.
- à proximité de Saint-Jean de Maurienne :
 - . à la ligne Saint-Pierre d'Albigny-Modane vers Modane.

Entre la Combe de Savoie et Saint-Rémy-de-Maurienne, la L.G.V. franchira le massif de Belledonne en tunnel.

c) Aménagement de la ligne Grenoble-Montmélian

Simultanément à la réalisation de la section Lyon-Montmélian, la ligne existante devra faire l'objet des aménagements suivants :

- électrification et modernisation,
- relèvement de la vitesse maximale.

d) Gare TGV "Savoie-Dauphiné"

Une gare nouvelle sera créée au voisinage de Montmélian. Elle devra être accessible aux trains classiques et aux TGV.

Elle comportera des installations permettant :

- pour les T.G.V. et rapides express, la possibilité d'arrêt et de passage sans arrêt ;
- pour les trains d'intérêt régional, la possibilité de desservir l'ensemble des directions (Chambéry et au-delà, Tarentaise, Maurienne, Grenoble), en correspondance avec les T.G.V., ou à des fins strictement régionales.

Elle devra être conçue pour assurer les correspondances entre trains dans les meilleures conditions pour les voyageurs.

Elle devra être mise en service dans le cadre de l'aménagement Lyon-Montmélian-Grenoble (points a et c).

e) Autoroute Ferroviaire

Le maître d'ouvrage devra définir les points d'échange rail-route côté français dans le cas d'une éventuelle autoroute ferroviaire.

III.2 - Solutions d'acheminement du fret

L'utilisation mixte du tunnel international de franchissement des Alpes, entre la France et l'Italie, conduit à étudier les possibilités d'acheminement du fret au tunnel.

Les solutions proposées devront obéir aux principes suivants :

- éviter les pertes de temps des trains rapides et les nécessités de stockage des trains lents sur l'ensemble de l'itinéraire,
- adapter les caractéristiques géométriques de l'infrastructure aux caractéristiques potentielles du matériel ferroviaire qui empruntera l'itinéraire,
- s'assurer que dans les phases intermédiaires, les trafics tant voyageurs que fret disposeront d'infrastructures de capacité suffisante.

Par ailleurs, devra être poursuivie l'étude de faisabilité d'une autoroute ferroviaire entre Ambérieu-Montmélian et l'Italie avec contournement des agglomérations d'Aix les Bains et Chambéry, en supposant la réalisation du projet complet de la ligne à grande vitesse Montmélian-Turin, avec le dégagement d'un gabarit plus large pour le tunnel de base, et éventuellement d'autres ouvrages, en tenant compte des conséquences de l'augmentation du gabarit sur le coût des tunnels. Les possibilités de phasage éventuel devront également être examinées.

III.3 - Phasage de la réalisation du projet

Le projet de liaison transalpine Lyon-Turin retenu au schéma directeur, distingue deux tronçons : Lyon-Montmélian situé en territoire français, Montmélian-Turin, soumis à un accord international entre la France et l'Italie.

La réalisation du projet est effectivement prévue en deux étapes :

La section Lyon-Montmélian sera réalisée la première pour plusieurs raisons :

- située en France, elle ne nécessite pas de montage juridique particulier,
- son taux de rentabilité plus élevé dans sa solution de base, proche du seuil permettant le financement par l'exploitant, en facilitera sa réalisation rapide,

- le gain de temps entre Lyon et Turin qui résulte de cette première phase permet la création de liaisons T.G.V. avec l'Italie dès sa mise en service,
- son délai de construction plus court et sa réalisation technique plus habituelle permettent d'envisager, de manière tout à fait réaliste, un horizon de réalisation plus rapproché.

Ces particularités ne mettent pas en cause l'objectif d'une réalisation complète de la liaison Lyon-Turin qui, seule, peut permettre de relier avec le maximum d'efficacité les réseaux français et italien à grande vitesse et d'offrir un nouveau franchissement des Alpes performant pour le fret. Au contraire, la réalisation en première étape de la section entre Lyon et Montmélian facilitera la réalisation du projet complet.

Avec ses raccordements vers Chambéry, la Maurienne, la Tarentaise et Grenoble, l'électrification et l'aménagement de la ligne Montmélian-Grenoble avec relèvement de la vitesse, cette première étape permettra de mettre en oeuvre toutes les améliorations des dessertes nationales entre les Alpes, la Savoie, le Dauphiné, et le reste du territoire national d'une part, et aussi de réduire déjà, significativement, les temps de parcours des circulations vers l'Italie du Nord qui, dans ce cas, continueront de franchir les Alpes par le tunnel actuel.

L'accroissement du trafic vers Rhône-Alpes et l'Italie résultant de cette première étape, incluant la mise en service d'une partie du parc des rames internationales et le début de l'amortissement de ce parc, améliore la rentabilité de la deuxième étape et permet ainsi d'accélérer sa réalisation.

La section Montmélian-Turin pourra elle-même être réalisée en plusieurs phases.

Dans cette hypothèse, le tunnel de base sera réalisé en première phase, les TGV et les trains de fret utilisant la ligne actuelle entre Montmélian et Saint-Jean de Maurienne.

Dans ce cas, le maître d'ouvrage devra prendre toutes les mesures pour permettre l'acheminement de l'ensemble du trafic TGV, TER et trains de fret, moyennant éventuellement les aménagements nécessaires.

En deuxième phase, sera réalisée la ligne nouvelle entre Montmélian et Saint-Jean de Maurienne.

III.4 - Apports du projet en matière de transport

Le maître d'ouvrage devra, au plus tard à l'enquête publique :

- a) **Expliciter les flux de transport envisagés à la mise en service du projet, en se plaçant dans les deux hypothèses :**
 - sans réalisation du projet, d'une part (situation de référence),
 - avec réalisation du projet, d'autre part (situation projet).

- 10 -

- Devront notamment être précisés : la nature et le volume des flux, ainsi que les principales origines/destinations des trafics, et une première estimation du nombre des circulations.

b) Préciser les avantages apportés pour les usagers et la collectivité :

- gains de temps sur les différentes origines/destinations et autres gains pour les usagers,
- gains pour la collectivité, notamment en matière de sécurité, de pollution et d'énergie pétrolière consommée.

c) Examiner les impacts à l'égard des autres modes de transport, routier et aérien

d) Etudier la complémentarité TGV/TER

Celle-ci fera l'objet d'une étude des mobilités pour appuyer, à l'arrivée du TGV à Montmélián, une recombposition des dessertes régionales qui permettra, en collaboration avec les autorités organisatrices de transport, de réexaminer les besoins en matière de transports régionaux.

Cette étude qui portera sur le Nord-Isère, la Savoie, la Haute-Savoie, l'Etoile de Grenoble, le sillon alpin, fera l'objet d'une étroite concertation avec les collectivités locales, du fait de la synergie nécessaire pour améliorer la chaîne de transport, du TGV au transport urbain.

La recombposition des dessertes régionales sera conçue à partir des fonctions des trains régionaux :

- Dessertes dites de bassin d'emploi, qui nécessitent de prendre en compte les déplacements domicile/travail en veillant à assurer la continuité avec les transports urbains.
- Dessertes dites intercités ou intervilles qui assurent une cohésion des territoires régionale et doivent répondre à l'amélioration des temps de parcours entre les grandes villes de la région.
- Dessertes de rabattement vers les gares desservies par T.G.V.
- Dessertes répondant aux besoins du tissu rural.

Ces études seront engagées dès l'A.P.S. afin de permettre une mise en oeuvre de cette complémentarité à l'ouverture de la ligne à grande vitesse.

IV - CONDUITE DU PROJET

IV.1 - Procédure réglementaire

Conformément aux principaux textes régissant les grands projets d'infrastructure, rappelés en annexe, la procédure se déroule de la façon suivante :

Inscription au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse qui a fait l'objet :

- d'une consultation des Régions en 1990
- d'une décision gouvernementale en mai 1991 et d'une approbation (décret 92-355 du 1er avril 1992)

Débat sur l'intérêt économique et social du projet d'infrastructure

Le débat organisé sous la responsabilité du préfet coordonnateur porte sur les grandes fonctions de l'infrastructure, dans une approche intermodale.

Afin d'en assurer la transparence, une commission de suivi est constituée auprès du préfet coordonnateur, jusqu'au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

A l'issue du débat, le préfet coordonnateur en établit un bilan et propose au ministre de l'équipement et des transports un projet de cahier des charges de l'infrastructure.

C'est à partir de ce cahier des charges arrêté par le gouvernement que sont engagées les études de tracé.

Etudes préliminaires

Elles font l'objet d'une consultation sous la responsabilité du préfet coordonnateur et des préfets de département en vue d'aboutir au choix d'un fuseau donnant lieu à décision ministérielle de poursuivre les études.

Etudes d'A.P.S. (Avant Projet Sommaire)

Elles consistent à préciser la variante retenue et permettent l'engagement de l'enquête d'utilité publique ou de la procédure de projet d'intérêt général.

Au terme de la procédure de D.U.P., les principales modifications apportées au projet sont rendues publiques afin de permettre une meilleure information des citoyens et un suivi des engagements de l'Etat.

Etudes d'A.P.D. (Avant Projet Détaillé)

Elles permettent l'étude détaillée du projet et conduisent à l'approbation ministérielle, et à la constitution des dossiers d'appels d'offres en vue des travaux.

Un comité de suivi est constitué par le préfet avec les responsables locaux concernés (élus, forces sociales économiques, associations locales) pour veiller à la mise en oeuvre des engagements de l'Etat.

Bilan du projet

Un bilan économique social et environnemental de l'infrastructure ainsi réalisé et mis en service, est établi par la S.N.C.F., présenté au comité de suivi des engagements de l'Etat réuni par le préfet entre 3 et 5 ans après la mise en service de l'infrastructure. Un bilan intermédiaire est présenté un an après cette mise en service.

Les différentes phases d'élaboration du projet (études préliminaires, A.P.S., A.P.D.), la consistance des études et les rôles respectifs de l'Etat et de la S.N.C.F. sont développés en annexe.

IV.2 - Application de la procédure au T.G.V. Lyon-Turin

Le débat

Le débat sur l'intérêt économique et social du projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Lyon et Turin a été ouvert par une vaste réunion, sous la présidence du préfet de la région Rhône-Alpes, le 28 mai 1993 à Chassieu, et s'est poursuivi jusqu'à mi-juillet par l'envoi de contributions écrites et l'organisation de réunions locales, en Isère et en Savoie, les 6, 7, et 8 juillet 1993.

Les études préliminaires

Les études préliminaires du projet de L.G.V. Lyon-Turin avaient été engagées sur les sections :

- Lyon-Montmélian, par décision ministérielle du 20.12.1991
- Montmélian-Saint Jean de Maurienne, par décision ministérielle du 25.09.1992.

Première section : Lyon-Montmélian

Le dossier d'études préliminaires a fait l'objet d'une consultation à partir du 12 octobre 1992 et d'une proposition de choix d'un fuseau au Ministre chargé des Transports le 15 décembre 1992.

Cependant, le choix du fuseau a été reporté pour :

- permettre l'application de la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure, et notamment l'organisation du débat mentionné au paragraphe ci-dessus ;

- permettre au maître d'ouvrage d'approfondir les études dans les secteurs posant les problèmes les plus délicats :
 - . la problématique du croisement avec l'autoroute A48 et le contournement du lac d'Aiguebelette où différentes fonctions d'insertion envisageables doivent être définies,
 - . également le secteur de Grenay et l'entrée dans la Combe de Savoie.

Les variantes d'insertion proposées par la S.N.C.F. dans ces quatre secteurs ont fait l'objet d'une concertation avec les partenaires locaux. Les dossiers d'étude et le bilan de la concertation ont complété le dossier d'études préliminaires.

Deuxième section : Montmélian - Saint Jean de Maurienne

Le dossier d'études préliminaires devra prendre en compte les études de faisabilité engagées sur la section internationale Montmélian-Turin dans le cadre du comité de pilotage franco-italien.

Synthèse des perspectives d'aménagement

Une première synthèse des perspectives d'aménagement sera établie à partir de la concertation organisée dans le cadre des études préliminaires et de celles engagées avec les principales collectivités territoriales, notamment au sein du comité régional de pilotage présidé par le Préfet et réunissant les représentants des principales collectivités, région, départements, grandes villes.

Cette première synthèse des perspectives d'aménagement portera sur :

- l'aire géographique concernée,
- les potentialités de développement autour des points d'échange,
- l'insertion de la ligne à grande vitesse dans le système régional de transport ferroviaire,
- l'irrigation des villes du sillon alpin et de la région urbaine de Lyon,
- la protection et la valorisation des territoires traversés.

Un approfondissement de cette première synthèse sera effectué avec les collectivités concernées au cours de la phase d'étude d'A.P.S.

★

★

★

★

*Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement*

NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN

AVENANT DU 18 SEPTEMBRE 1998 **AU CAHIER DES CHARGES ARRÊTÉ LE 7 FEVRIER 1994**

Postérieurement à l'élaboration du cahier des charges de la liaison Lyon-Turin arrêté en 1994, l'opinion publique et les élus concernés ont exprimé des attentes complémentaires, tandis que le contexte du projet évoluait. Cela a conduit les pouvoirs publics à envisager de nouvelles variantes fonctionnelles et à poser, lors de la consultation sur les études qui s'est déroulée d'octobre 1997 à janvier 1998, la question d'une adaptation de ce cahier des charges, pour permettre l'étude de ces variantes.

La nécessité en a été largement reconnue, et cette modification est proposée dans le rapport de bilan de la consultation du Préfet de la Région Rhône-Alpes.

Le présent avenant au cahier des charges ne reprend que les points, évoqués dans le cadre de la consultation, qui doivent être modifiés pour permettre l'engagement des études complémentaires, sans chercher à formaliser un nouveau cahier des charges.

Les modifications apportées sont principalement justifiées par la nécessité de prendre en compte les éléments suivants :

- ◆ les attentes exprimées lors de la consultation ont montré qu'une importance équivalente devait être accordée aux dimensions fret et voyageurs du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin ;
- ◆ les études ont fait apparaître la nécessité de recourir dans une large mesure à des financements publics ; un emploi efficace de ceux-ci impose de rechercher une utilisation optimale du réseau existant, complétée par la réalisation des tronçons nouveaux les plus pertinents ;
- ◆ pour la même raison, une progressivité suffisante du phasage du projet est indispensable pour faciliter son financement.

Points relatifs au titre I - Les finalités du projet

1.2 - Rendre le transport de Fret plus performant :

Lors du débat organisé en 1993, la composante fret du projet n'avait pas été perçue avec autant de sensibilité qu'aujourd'hui. Il est apparu en particulier que la recherche d'un transport ferroviaire de fret plus performant pour le franchissement des Alpes passe également par l'aménagement des itinéraires d'accès au tunnel, tant du côté français qu'italien, notamment en termes de capacité et de qualité de service.

1.4 - Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord

L'augmentation de l'accessibilité des Alpes du nord est un objectif fort du projet. Les solutions alternatives à la création d'une gare nouvelle seront étudiées pour que les différentes options soient utilement comparées : utilisation de la gare de Chambéry, aménagement de la gare de Montmélian, intégration accrue de Grenoble dans le réseau accessible aux T.G.V. La configuration des raccordements de la ligne nouvelle au réseau existant devra également contribuer à une amélioration de l'accessibilité de la zone alpine. Ce point concerne également les titres II et III.

Compte-tenu des résultats des études réalisées, il apparaît que l'amélioration de la liaison Paris-Genève ne relève plus du projet Lyon-Turin, et que l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Genève et Valence devra s'appuyer sur l'utilisation des lignes existantes.

Points relatifs au titre II - Les enjeux d'aménagement du territoire

2.3 - Enjeux concernant le transport du fret

La liaison transalpine, destinée au trafic voyageurs à grande vitesse et au trafic fret, pourra être constituée de sections de ligne nouvelles mixtes ou dédiées à l'un de ces trafics, et de sections de réseau existant. La combinaison de ces différents types d'éléments sera optimisée, en adaptant les performances de la liaison aux difficultés du relief, en intégrant le principe d'une bonne articulation avec le réseau classique, en tenant compte des degrés de saturation des différentes sections de ligne existante, et en s'efforçant de limiter les nuisances environnementales.

Pour le fret, le projet Lyon-Turin contribuera, dans le cadre d'une amélioration globale du réseau, à l'accroissement progressif de la capacité disponible pour les trains de marchandises entre la France et l'Italie, ainsi qu'à l'amélioration des performances de la liaison.

Points relatifs au titre III - Les choix effectués à l'égard des solutions et modes alternatifs

3.1 - Section Lyon - sillon alpin

La section Lyon - sillon alpin sera aménagée progressivement en ligne nouvelle sur l'essentiel de son parcours, en passant par le Nord-Isère. Pour le franchissement des massifs préalpins (de Dullin, l'Épine et la Chartreuse suivant les solutions), un phasage des investissements tenant compte des possibilités d'utilisation des lignes existantes sera recherché pour les voyageurs et pour le fret.

Cette section sera raccordée à la ligne du sillon alpin, au nord ou au sud de Chambéry, de façon à permettre l'ensemble des mouvements pour les trains de voyageurs.

La desserte de Grenoble pourra être assurée par un barreau de liaison avec la ligne existante Lyon-Grenoble à hauteur de Saint-André-le-Gaz, qui sera étudié et comparé aux autres solutions possibles pour améliorer cette desserte en utilisant les lignes existantes.

3.2 - Solutions d'acheminement du fret

Pour le fret, l'augmentation de capacité sera recherchée par une meilleure utilisation de l'ensemble du réseau, par l'amélioration de la traversée de la cluse de Chambéry, ou par un itinéraire neuf évitant cette traversée, par exemple en passant sous les massifs de Chambotte et des Bauges.

3.3 - Phasage de la réalisation du projet

L'ensemble du projet, y compris la section Lyon - sillon alpin, pourra faire l'objet d'un phasage pour tenir compte des possibilités de financement des différents partenaires et de la hiérarchie des intérêts socio-économiques. Il sera conçu de façon à pouvoir s'adapter le mieux possible aux évolutions futures du système de transport, telles qu'elles résulteront des orientations nationales et régionales et de la politique des traversées alpines à l'échelle européenne.

Le cahier des charges arrêté en 1994 prévoyait que la première phase du projet serait la section Lyon-Montmélian. Ce choix n'est plus en concordance aujourd'hui avec le souhait exprimé lors de la consultation d'élargir le champ des études à de nouvelles variantes, ni avec l'importance accordée maintenant à l'acheminement du fret. Les priorités sont désormais la réalisation d'un premier tronçon de ligne nouvelle situé entre Lyon et le sillon alpin, et l'aménagement d'un itinéraire performant pour le trafic fret entre la France et l'Italie.

Points relatifs au titre IV - Conduite du projet

- En application de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 et du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national est assurée par Réseau Ferré de France.
- La partie internationale du projet, de Montmélian à Turin, est suivie par la commission intergouvernementale créée à cet effet le 13 mai 1996.

LISTE DES DECISIONS MINISTERIELLES RELATIVES
AU PROJET LYON-TURIN

- 3 septembre 1993
 - 7 février 1994
 - 14 avril 1995
 - 18 septembre 1998
 - 25 janvier 2001
 - 19 mars 2002
 - 26 mai 2004
 - 17 février 2006
 - 2 février 2007
 - 25 janvier 2010
 - 10 novembre 2011
-

République Française
Préfecture de région Rhône-Alpes

Direction Régionale
de l'Équipement

Préf.

Lyon le

MG/L74

3 Septembre 1993

6 6249

Monsieur le Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme
Direction des Transports Terrestres
Cabinet et D.T.T.
Arche de la Défense
Paroi Sud
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Objet : L.G.V. LYON-TURIN
Etudes préliminaires de la section "LYON-MONTMÉLIAN"

Par lettre et rapport du 31 août 1993, dont copies ci-jointes, je vous ai adressé le BILAN du DEBAT sur les grandes fonctions de l'infrastructure L.G.V. LYON-TURIN, et proposé le projet de cahier des charges, conformément à la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 et à votre lettre du 10 mai 1993.

Le lancement et l'organisation de ce Débat, m'avait été confiés par votre prédécesseur, dans sa lettre D.T.T. S.D./Chemins de Fer du 3 mars 1993, lettre dans laquelle il répondait à mes propositions du 15 décembre 1992 concernant la suite à donner aux Etudes Préliminaires de la Section Lyon-Montmélian, qui venaient d'être achevées.

"Je prends acte des résultats des études réalisées par la S.N.C.F. et des consultations ayant eu lieu sous votre égide, dans un grand souci d'ouverture et de dialogue, ainsi que des propositions que vous m'avez faites en ce qui concerne le choix d'un fuseau de tracé.

- 2 -

Une décision à ce sujet pourra être prise une fois ces travaux complétés sur les deux aspects suivants :

Il me paraît tout d'abord nécessaire de mener à bien le DEBAT...

Par ailleurs, j'ai demandé à la S.N.C.F. d'approfondir parallèlement ses études dans les deux secteurs qui posent les problèmes les plus délicats : Saint Savin, et celui du lac d'Aiguebelette, où les différentes variantes d'insertion envisageables devront être définies".

Avec l'accord du comité de pilotage régional que j'ai constitué et qui réunit les grands élus concernés, j'ai fait rajouter deux autres secteurs : GRENAY, et l'entrée dans la Combe de Savoie à Montmélian, eux aussi, secteurs très sensibles.

La S.N.C.F. vient de me remettre les compléments d'études et les comptes rendus des réunions qu'elle a animées, organisées par Messieurs les Préfets de l'Isère, et de la Savoie, sur ces quatre secteurs.

Il apparaît que ces premières analyses, anticipant les études d'A.P.S., aboutissent à des résultats contrastés selon les sites. Sur Grenay et Saint-Savin, un consensus semble se dégager et devrait conduire, à l'issue des études d'A.P.S., à une décision localement acceptable.

Sur la Combe de Savoie, une solution semble être trouvée pour la L.G.V. proprement dite, et la gare Sauphiné-Savoie. Par contre, le rajout éventuel de nouveaux projets fret posera sans doute des problèmes d'occupation et d'environnement dans ce milieu sensible.

Quant à l'Avant Pays Savoyard, on peut craindre que, si un aboutissement peut être espéré, ce soit au prix d'un alourdissement du coût des ouvrages.

ANNEXE 2 : DECISIONS MINISTERIELLES

- 3 -

En conclusion, le projet de cahier des charges que je vous ai adressé le 31 août 1993 et ces approfondissements des quatre secteurs sensibles s'avèrent compatibles avec les études préliminaires de la section Lyon-Montmélian commandées par votre prédécesseur le 20 décembre 1991 et suspendues par lui le 3 mars 1993.

J'ai donc l'honneur de vous proposer de bien vouloir, conformément aux propositions de mon rapport du 15 décembre 1992, retenir les fuseaux A, D, F, H, les raccordements vers Lyon et vers le sud étant à examiner tant dans le fuseau B1 que B2. Cela permettra à la S.N.C.F. de lancer concrètement les études d'A.P.S. pour réduire la largeur du fuseau de 1000 m à 500 m.

J'attire votre attention sur l'urgence d'une décision de votre part.

Elle permettrait en effet, en fixant un fuseau unique, de lever les inquiétudes d'une grande partie des populations et des responsables de ces territoires, et de débloquer diverses opérations d'aménagement local, gelées dans l'attente de cette décision.

Face à la concurrence qui se manifeste à l'encontre du projet transalpin, en faveur d'une L.G.V. Bourg-Genève, cette décision permettrait aussi d'affirmer la volonté de l'Etat de réaliser prioritairement la ligne transalpine et de convaincre nos partenaires suisses et italiens d'accompagner activement les décisions de la partie française, en étudiant en commun la desserte de Genève par le sillon alpin amélioré d'une part, comme vous l'avez souhaité, et en poursuivant les études de la section internationale Montmélian-Turin, d'autre part.

LE PREFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES



Paul BERNARD

11 FEV. 1994

22537

Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Tourisme

07 FEV. 1994

S.N.C.F.
GC CO12
Tél. 30 84 21
N° 520
D'

Rouffignère
SECRET
INTERDIT

RÉPONSE A LA SIGNATURE
DE M. LE PRÉSIDENT

14 FEV. 1994

Monsieur le Président,

Le 3 mars 1993, mon prédécesseur a chargé le Préfet de la Région Rhône-Alpes d'organiser un débat sur l'intérêt économique et social du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, dans le cadre de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

Le Préfet a ouvert ce débat lors d'une réunion publique organisée le 28 mai 1993 et m'en a adressé le bilan, accompagné d'une proposition de cahier des charges du projet, le 31 août 1993.

La commission de suivi qu'il a constituée auprès de lui a estimé que ce débat avait été ouvert, pluraliste et transparent.

Nourri par les études réalisées auparavant tant sur la section française Lyon-Montmélian que sur la section internationale Montmélian-Turin, ce débat a permis de faire ressortir le large consensus qui existe, en particulier parmi les élus, sur le bien fondé économique et social du projet, notamment sous l'angle de l'aménagement du territoire.

Ce projet revêt de ce point de vue une triple dimension européenne, nationale et régionale, cette dernière s'appuyant notamment sur les gares lyonnaises (Part-Dieu et Satolas) et la future gare nouvelle du secteur de Montmélian, sans oublier la desserte en centre-ville des principales agglomérations du sillon alpin et la nécessaire articulation avec les transports régionaux.

Sur le plan international, ce projet permettra le raccordement de l'Italie et de la Suisse au réseau européen à grande vitesse.

Monsieur Jacques FOURNIER
Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.
88, rue Saint-Lazare
75436 PARIS CEDEX 09

MLM 128 FEV 1994

CS	128	CO12
CAS		
CBA	DOC	
CPTA		
Cop		
Cl	ministère	

LF
Rita
SP

COURIER 22 FEV. 1994

Directeur MISSION TGV LYON-MONTMELIAN TURIN		ER
DO1	/	CO /
DO2	/	DTRIS /
DO3	/	DTS /
DO4	/	N
DO5		VP
DO6		
Classement 16/2 APS Ø ETUDES		

COPIE

Les principales options du projet ont été confirmées :

- choix d'un itinéraire traversant le Nord-Isère et passant à proximité de Montmélian (déjà acté par le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse) ;
- réalisation en première phase de la section Lyon-Montmélian, qui permet de renforcer les liaisons nationales et régionales grâce notamment à l'électrification de la section Montmélian - Grenoble, mais également d'améliorer de manière notable le temps de parcours sur la liaison internationale, et de préparer ainsi dans les meilleures conditions économiques la réalisation du tunnel de base franco-italien ;
- prise en compte du transport de fret transfrontalier avec notamment l'utilisation du tunnel de base tant pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs, en y réservant, sous réserve d'un accord franco-italien, la possibilité de réaliser une autoroute ferroviaire ;
- aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève, permettant d'apporter à cette dernière ville une amélioration significative de sa desserte.

Les préoccupations exprimées par les participants ont essentiellement porté sur les modalités d'intégration du projet dans l'environnement, ainsi que la nécessité d'une part de contribuer à l'aménagement des territoires desservis et à l'amélioration des conditions de transport des populations, et d'autre part de résoudre simultanément le problème du transport du fret vers l'Italie.

Au terme de cette phase de débat, j'arrête le cahier des charges de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont vous trouverez un exemplaire ci-joint. Ce document, qu'il appartiendra au Préfet de la Région Rhône-Alpes de rendre public, prend en compte ces grandes options et ces préoccupations.

Il retient, entre Montmélian et Saint-Rémy-de-Maurienne, un passage de la ligne nouvelle en tunnel sous le massif de Belledonne.

Ce choix fait suite à la proposition formulée dans ce sens le 21 décembre 1993 par le Préfet de la Région Rhône-Alpes en accord avec le Préfet de la Savoie, sur la base de la comparaison de cette solution avec un itinéraire passant par les vallées de l'Isère et de l'Arc que la S.N.C.F. a réalisée. Il ressort en effet de celle-ci que l'itinéraire sous Belledonne est non seulement nettement plus favorable du point de vue de l'environnement mais également meilleur sur le plan économique.

C'est dans le cadre de ce cahier des charges que se poursuivront les études du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Parallèlement à ce débat, mon prédécesseur vous avait demandé le 3 mars 1993 d'approfondir les études préliminaires de la section Lyon-Montmélian, engagées le 20 décembre 1991, dans les deux secteurs sensibles de Saint-Savin et du lac d'Aiguebelette. Le Préfet de la Région Rhône-Alpes a en outre souhaité y rajouter les secteurs de Grenay et de la Combe de Savoie.

Il m'a rendu compte le 3 septembre 1993 des compléments d'étude réalisés par la S.N.C.F. et des réunions de concertations organisées pour chacun de ces quatre secteurs par les Préfets de l'Isère et de la Savoie en juillet dernier, en renouvelant sa proposition de choix d'un fuseau de tracé du 15 décembre 1992.

Le Préfet de la Région Rhône-Alpes m'a ensuite proposé, le 12 octobre 1993, de choisir un fuseau élargi dans le secteur de la Combe de Savoie, afin de pouvoir poursuivre l'examen de l'ensemble des variantes envisagées dans ce secteur. Cette proposition a également été formulée le 5 novembre 1993 par la S.N.C.F.

Après examen de l'ensemble des études préliminaires de la section Lyon-Montmélian et des bilans et comptes-rendus des différentes consultations, je décide de retenir les fuseaux A, B1 et B2, D, F et H modifié.

Le fuseau ainsi constitué figure sur le plan annexé à la présente décision. Les études de tracé de la ligne nouvelle se poursuivront à l'intérieur de ce fuseau, qui ne concerne ni les aménagements de lignes existantes, ni la gare nouvelle Dauphiné-Savoie. Il pourra être adapté localement en tant que de besoin notamment dans les zones sensibles, si les études plus détaillées à venir le justifiaient.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

Le projet concerne les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.

A partir de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est au Sud de la gare de Satolas, le fuseau s'inscrit vers l'Est dans la plaine du Catelan puis dans la vallée du Laval. Il traverse ensuite le plateau des Terres Froides, la vallée du Guiers et la falaise de Dullin, passe au Sud du lac d'Aiguebelette, traverse les massifs de l'Épine et de la Chartreuse et se raccorde à la ligne Chambéry - Grenoble au Sud de Chambéry.

La longueur totale de ligne nouvelle est de l'ordre de 110 km, dont 25 km environ de raccordements.

A l'origine de la ligne, deux variantes de raccordements vers Lyon et vers le Sud de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est sont possibles.

A son extrémité Est, le fuseau retenu permet l'étude de différentes variantes de tracé et d'implantation de la gare T.G.V. Dauphiné-Savoie.

J'invite le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, et les Préfets de l'Isère et de la Savoie à porter cette décision à la connaissance des élus et des organismes concernés, en soulignant que les points sensibles seront traités avec une extrême vigilance et en concertation constante avec les collectivités intéressées.

Je vous demande d'engager dans le cadre du cahier des charges du projet et du fuseau retenu les études d'avant-projet sommaire de la section Lyon-Montmélián, dans les conditions définies par la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse, dès que sera assuré le financement de ces études.

Afin de réunir celui-ci, je charge le Préfet de la Région Rhône-Alpes de rechercher les différentes participations susceptibles d'y contribuer, en liaison avec la S.N.C.F. et avec mes services.

Sans attendre l'achèvement de cette mission, je vous demande d'engager prioritairement l'étude détaillée des différentes variantes envisagées dans le secteur de la Combe de Savoie. Je souhaite en effet, comme le Ministre de l'Environnement, qu'une analyse comparative de ces variantes puisse ensuite être confiée dès que possible à un organisme indépendant.

Je vous demande de veiller à ce que la S.N.C.F. travaille en collaboration très étroite avec le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon sur les zones susceptibles d'être concernées à la fois par le T.G.V. et le projet d'autoroute A. 48.

Compte tenu de l'importance du transport de marchandises dans le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, je vous invite à poursuivre l'analyse des synergies ou complémentarités possibles entre d'une part le T.G.V. et d'autre part le trafic fret et le cas échéant l'autoroute ferroviaire, en ce qui concerne la première phase Lyon-Montmélián dans la traversée de la Savoie.

Cette analyse devra permettre de dégager parmi les options envisageables celle qui répondra le plus efficacement aux différents stades du projet aux besoins et contraintes liés aux divers trafics. Je donnerai alors les directives complémentaires correspondantes au cours ou à l'issue de la phase d'avant-projet sommaire.

Par ailleurs, j'ai pris connaissance avec intérêt des efforts de la S.N.C.F. et des recherches menées par elle en matière d'environnement. Cette démarche devra être poursuivie, de manière à obtenir une grande qualité d'insertion du projet dans les sites traversés.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Bernard BOSSON

*Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Tourisme*

14 AVR. 1995

Le Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Tourisme

à

Monsieur le Préfet
de la Haute-Savoie

- OBJET :**
- Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.
 - Etudes d'avant-projet sommaire du TGV Lyon-Montmélian.
 - Etudes préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève.
 - Etude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne.
 - Etudes d'avant-projet sommaire de la section de ligne à grande vitesse Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne.

P. J. : 1 plan.

Le 7 février 1994, j'ai approuvé le cahier des charges de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, établi à l'issue d'un débat sur l'intérêt économique et social de ce projet. Parmi les options retenues ou confirmées à cette occasion figurent la prise en compte du transport de fret transfrontalier, l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève et le choix d'un passage de la ligne nouvelle en tunnel sous le massif de Belledonne.

J'ai également demandé à la SNCF d'engager les études d'avant-projet sommaire du TGV Lyon-Montmélian dès que serait assuré le financement de ces études.

Lors de l'inauguration de la gare TGV de Satolas, le 28 juin 1994, le Premier Ministre a indiqué que ces études d'avant-projet sommaire feraient partie d'un programme d'ensemble comprenant en outre l'étude de la liaison entre Montmélian, le genevois français et Genève, et une réflexion sur le fret ferroviaire accompagnée de l'examen des modalités techniques et financières de mise en place d'une future autoroute ferroviaire à travers les Alpes.

-2-

Il a également approuvé le projet de création d'une structure d'étude disposant de la personnalité morale, destinée à permettre l'institution, dans le cadre de ce programme d'études, d'un partenariat entre la Région Rhône-Alpes, la SNCF et les sociétés concessionnaires des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus.

Préalablement au lancement effectif de ces différentes études, il convenait donc de définir la nature de cette structure partenariale et d'en préciser le rôle. Ce travail, mené conjointement par les différentes parties concernées en prenant en compte l'avis rendu le 10 janvier 1995 sur ce sujet par le Conseil d'Etat, a maintenant abouti.

La Région Rhône-Alpes et la SNCF vont constituer, sous réserve d'approbation par les ministres chargés de l'Intérieur et du Budget, un groupement d'intérêt public (GIP) auquel participeront également la Région Piémont, la chambre de commerce et d'industrie de Lyon et les sociétés STMB, SFTRF, AREA et SAPRR.

Ce GIP réalisera, en complément aux études relevant de la compétence propre de la SNCF, des études concernant les questions d'aménagement liées au projet de liaison Lyon-Turin, les modalités de financement et son articulation avec les transports régionaux, ainsi que des actions de communication sur les enjeux et les objectifs du projet.

En outre, les modalités de financement des études sont définies et vont faire l'objet d'une convention entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes et la SNCF.

Je demande donc à la SNCF d'engager, dans le cadre du cahier des charges de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin :

- les études d'avant-projet sommaire du TGV Lyon-Montmélian ;
- les études préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève ;
- l'étude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne dans le cadre d'une réflexion globale sur l'acheminement des différents types de trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes.

Je demande en outre à la SNCF d'engager les études d'avant-projet sommaire de la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, qui font partie du nouveau programme d'étude pluriannuel dont j'ai décidé la mise en oeuvre avec mon homologue italien à l'occasion du sommet bilatéral qui a eu lieu à Aix-en-Provence le 16 décembre 1994.

Les études d'avant-projet sommaire du TGV Lyon-Montmélian, qui incluent celles de l'électrification et de la modernisation de la ligne Montmélian-Grenoble, seront conduites conformément à ma décision du 7 février 1994 et à ma décision de ce jour concernant le secteur de la Combe de Savoie.

-3-

Cette dernière décision exclut du fuseau délimitant la zone d'étude deux des variantes et demande à la SNCF de poursuivre les études d'avant-projet sommaire sur la base d'un débouché du tunnel sous la Chartreuse au nord à Apremont, tout en approfondissant, pour le cas où cette option ne serait finalement pas retenue, l'étude de la solution avec débouché au sud et gare à Laissaud.

Les études préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève comprendront l'étude d'une ligne nouvelle entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève, conformément au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, de ses raccordements au réseau existant et des aménagements à apporter à celui-ci, notamment entre Montmélian et Aix-les-Bains et dans le Nord de la Haute-Savoie. Les études fonctionnelles pourront au besoin se situer dans un champ plus large, notamment en ce qui concerne l'articulation du projet avec l'axe Lyon-Turin.

En ce qui concerne la ligne nouvelle, cette phase d'études devra déboucher sur une comparaison précise des différents fuseaux de tracés qui apparaîtront raisonnablement envisageables, afin de permettre le choix de l'un d'entre eux.

Les études s'appuieront notamment sur les éléments fournis par l'étude de faisabilité de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin réalisée par la SNCF et SOFRERAIL pour le compte de la Région Rhône-Alpes et des autres collectivités intéressées.

Elles intégreront les résultats des études réalisées en Suisse sur la pénétration dans Genève par le Sud, prendront en compte la compatibilité du projet avec celui de la liaison entre Mâcon et Genève et seront menées en cohérence avec les travaux du groupe de travail franco-suisse sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse français, conduit du côté français par le Directeur des Transports Terrestres. A cette fin, celui-ci devra être informé de tout contact que vous auriez avec la Suisse sur ces questions.

L'étude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne constituera un des éléments importants de la réflexion à mener sur le développement du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes du Nord.

Cette réflexion aura pour objectif d'évaluer les besoins et les potentiels correspondant aux divers types de trafic (classique, combiné et autoroute ferroviaire) et de définir et comparer les stratégies envisageables pour permettre au mode ferroviaire d'apporter au transport de fret transalpin une contribution la plus efficace possible du point de vue de la collectivité.

Ces stratégies feront l'objet d'une évaluation socio-économique et financière et préciseront les passages possibles et les synergies, complémentarités et cohérences à assurer avec la composante "voyageurs" du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Une attention particulière sera portée aux mesures conservatoires à prévoir et aux conditions d'exploitation de l'ensemble du système ferroviaire.

-4-

Sera prise en compte en particulier l'hypothèse de la réalisation d'une ligne à grand gabarit spécialisée pour le fret (LGF) entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne (tête ouest du tunnel de base franco-italien), permettant notamment l'exploitation de services d'autoroute ferroviaire entre la France et l'Italie.

Cette LGF pourra être constituée de sections de lignes existantes aménagées, d'infrastructures nouvelles mixtes partagées avec le trafic voyageurs à grande vitesse et de sections de ligne nouvelle qui lui seront propres.

L'étude particulière des tronçons susceptibles d'être mixtes se fera dans le cadre des études d'avant-projet sommaire des sections Lyon-Montmélián et Montmélián - Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin.

Pour les sections de ligne nouvelle spécifiques à la LGF, les études seront analogues aux études préliminaires définies par la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse. Elles devront notamment permettre une analyse détaillée des fuseaux de tracés envisageables.

Les différents sites susceptibles d'être retenus pour le chargement des poids lourds, à titre provisoire ou définitif, feront l'objet d'une étude technique, environnementale, fonctionnelle et d'aménagement.

Une synthèse des différentes études sera réalisée afin de disposer d'une vision globale de l'itinéraire.

L'ensemble de la réflexion sur le fret devra prendre en compte les travaux de la commission interministérielle d'expertise des projets d'autoroute ferroviaire, notamment en ce qui concerne la méthodologie des évaluations socio-économiques.

Les études d'avant-projet sommaire de la section Montmélián - Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin font suite aux études préliminaires engagées par décision du 25 septembre 1992, qui ont permis de retenir dans le cahier des charges de la liaison l'option d'un passage en tunnel sous le massif de Belledonne entre Montmélián et Saint-Rémy-de-Maurienne.

Dans ces conditions, il apparaît qu'un seul fuseau est envisageable compte tenu de la topographie du secteur. Ce fuseau, à l'intérieur duquel se poursuivront les études de tracé, figure sur le plan joint en annexe. Il correspond d'une part au tunnel sous le massif de Belledonne et d'autre part à la vallée de l'Arc entre les environs de Saint-Rémy-de-Maurienne et Saint-Jean-de-Maurienne.

Ces études d'avant-projet sommaire prendront en compte les différentes hypothèses envisageables concernant l'utilisation de la ligne nouvelle et de la ligne existante par les trafics voyageurs et fret.

-5-

Les différentes études de lignes à grande vitesse mentionnées ci-dessus seront conduites selon les dispositions de la circulaire du 2 août 1991 précitée dans les conditions précisées ci-après. Les dispositions de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure s'appliqueront également. L'étude de la LGF fera l'objet d'une procédure similaire.

Les consultations seront menées à bien dans chaque département par le préfet de celui-ci, en liaison avec ses collègues également concernés. Je charge le Préfet de la Région Rhône-Alpes de piloter et de coordonner l'ensemble de cette phase d'études, notamment en matière de consultations et de synthèse des perspectives d'aménagement.

En ce qui concerne la ligne fret, je lui demande, en raison de la spécificité de ce projet et de ses enjeux, de me rendre compte de l'avancement des études avant d'engager la consultation sur ce dossier.

Les études réalisées par le futur GIP auront vocation à venir s'intégrer aux dossiers établis par la SNCF et aux synthèses des perspectives d'aménagement correspondant à chacun des éléments du projet Lyon-Turin.

Il appartiendra toutefois à la SNCF et au Préfet de la Région Rhône-Alpes, chacun en ce qui le concerne, de déterminer de quelle façon ces études seront prises en compte.

Le programme d'études défini par la présente décision portera sur plusieurs éléments d'un même projet global, liés étroitement les uns aux autres. Ils seront mis en oeuvre par deux organismes distincts. Je demande donc au Préfet de la Région Rhône-Alpes et à la SNCF de veiller tout particulièrement à la cohérence d'ensemble de ce programme, tant en ce qui concerne le contenu des études que leur déroulement.

La même cohérence devra également être recherchée par chacun des intervenants, dans son domaine de compétence, avec les études, relatives notamment au tunnel de base transfrontalier, qui seront réalisées par la SNCF en collaboration avec les chemins de fer italiens au sein du GEIE qu'ils ont constitué.

Je vous invite à rendre publique la présente décision, en liaison avec le Préfet de la Région Rhône-Alpes et avec les autres préfets de département concernés.

Je tiens enfin à souligner combien je souhaite que la mise en oeuvre de ce programme d'étude ambitieux donne lieu à un partenariat exemplaire entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes et la SNCF, aussi bien en ce qui concerne les études réalisées par cette dernière que pour celles qui seront confiées au GIP.



Bernard BOSSON