




Rechercher  ● english ●



notre entreprise
le réseau
services et produits
développement durable
emploi
médiathèque
investisseurs
fournisseurs
presse

textes de référence
français
textes de référence
européens
publications
liens utiles
vidéos

bilans LOT1
bulletins officiels
document de référence
du réseau
missions de Réseau
Ferré de France
péages
sécurité



accueil > médiathèque > textes de référence français > bulletins officiels > 2005 > BU n°5 - Janvier 2005 > Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Fréjus Mont-Cenis

• • Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Fréjus Mont-Cenis

Le Président du Conseil d'administration,

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;
Vu l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;
Vu la délibération du conseil d'administration en date du 10 juin 2004, par laquelle ledit conseil donne délégation à son président pour se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération de modernisation du tunnel du Fréjus ;

SE PRONONCE

par la présente déclaration, sur l'intérêt général de l'opération de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus-Mont Cenis et des travaux connexes.

DÉCLARATION DE PROJET OPÉRATION DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU FRÉJUS MONT-CENIS ET TRAVAUX CONNEXES

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale de l'opération

La liaison ferroviaire Dijon – Modane – Turin via la vallée de la Maurienne et le tunnel transfrontalier du Fréjus représente un axe majeur dans l'offre de transport de fret par chemin de fer. Cet itinéraire, dont l'enjeu dépasse le cadre national, permet des flux ferroviaires de marchandises entre le nord de l'Europe (Bénélux, Grande Bretagne, Allemagne) et l'Italie.

Au travers d'une étude d'opportunité réalisée en 1998, les partenaires ferroviaires (RFF, SNCF, RFI) ont identifié plusieurs programmes d'investissements permettant d'optimiser les conditions d'acheminement du fret sur cet axe entre la France et l'Italie, tout en préparant la réalisation de la ligne nouvelle LYON-TURIN. Parmi ces programmes, la modernisation du tunnel du Fréjus constitue une opération prioritaire qui a pour principal objectif d'accompagner le développement du nouveau service d'Autoroute Ferroviaire Alpine.

En expérimentation depuis 2003, ce nouveau service utilise les infrastructures existantes et se développe entre les plates-formes d'Aiton-Bourgneuf et d'Orbassano, distantes de 175 km. Ce service offre une alternative modale immédiate, permettant le report d'une partie du trafic routier et limitant ainsi les effets négatifs de la croissance des échanges transfrontaliers.

Les travaux de modernisation envisagés permettront de :

- supprimer la contrainte liée au gabarit actuel qui limite le volume des containers utilisés tant pour le transport combiné que pour l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;
- augmenter la capacité de transit offerte par la ligne.

De plus, suite à l'accident du tunnel routier du Mont-Blanc du 24 mars 1999 et dans le cadre d'un programme de renforcement de la sécurité dans les tunnels ferroviaires, les Etats français et italien ont décidé de profiter des travaux de modernisation pour renforcer la sécurité dans le tunnel du Fréjus. Pour ce faire, un programme d'équipement commun a été validé par le comité permanent binational de suivi de l'autoroute ferroviaire et du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la ligne historique dans la vallée de la Maurienne est à la fois un préalable et un complément indispensable à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui permettra d'abord de capter une part croissante des trafics fret transalpins jusqu'à la mise en service de la future ligne, puis constituera un itinéraire performant complémentaire à la nouvelle ligne.

Le dossier d'avant-projet (AVP) pour les travaux de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus a été approuvé par le conseil d'administration de RFF lors de sa séance du 10 juin 2004.

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine,

- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Afin de répondre aux objectifs précédemment évoqués, le projet de modernisation du tunnel du Fréjus comporte trois volets principaux :

- la mise au gabarit GB1 de l'ouvrage par abaissement du plan de roulement de la plate-forme actuelle, rapprochement des deux voies (diminution de l'entraxe) et recentrage dans l'ouvrage ;
- le renforcement de la sécurité, qui repose essentiellement sur :
 - la création de niches pour implantation des équipements techniques,
 - la création de cheminement piéton,
 - l'éclairage de sécurité du tunnel,
 - des moyens de télécommunications,
 - le réseau hydraulique anti-incendie,
 - la plate-forme d'accès au tunnel.

Tous ces équipements émanent du comité permanent binational du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la signalisation par un nouveau bloc automatique entre les gares de Bardonnèche et Modane Ces trois volets principaux s'accompagnent de la régénération des maçonneries et de la création d'une ventilation de chantier. Cette dernière sera réalisée par la création d'une galerie de 56 m à partir de la RD 216 et par la mise en place de deux ventilateurs de 4 m.

Ce chantier principal s'accompagne de travaux annexes qui consistent à mettre au gabarit GB1 les ouvrages d'art situés entre Aiton et Modane qui ne dégagent pas ce gabarit, soit 14 tunnels. Les travaux consistent en de légères reprises de maçonnerie.

II. CONCLUSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

A l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 11 février au 15 mars 2004 inclus, le commissaire enquêteur a remis dans son rapport du 9 avril 2004 un avis favorable au projet de modernisation du tunnel du Fréjus et travaux connexes. Il y est notamment mentionné que ce projet permettra d'accompagner la montée en puissance de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, préambule essentiel et primordial à la création de la future ligne Lyon-Turin.

Aussi, et suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur, Réseau ferré de France a décidé le 10 juin 2004 de réaliser le projet conformément au dossier présenté à l'enquête publique.

La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de Savoie et au Bulletin Officiel de Réseau ferré de France consultable sur son site Internet (<http://www.rff.fr>).

Fait à Paris, le 17 décembre 2004

SIGNE :
Jean-Pierre DUPORT

