



Liaison ferroviaire transalpine

Présentation générale du projet

Dossier de consultation
Juin 2000



DOSSIER GENERAL

PREAMBULE

1 HISTORIQUE ET PROCEDURES

- 1.1 Historique
- 1.2 Les procédures
- 1.3 Les acteurs
- 1.4 Les dernières décisions ministérielles

2 OBJECTIFS ET PROBLEMATIQUE

- 2.1 Les grands enjeux
- 2.2 Les objectifs du projet
- 2.3 La problématique de réalisation

3 COMPOSANTE VOYAGEURS

- 3.1 Le secteur de Grenay / Satolas
- 3.2 Le secteur de Saint-Savin
- 3.3 Les variantes d'accès au Sillon alpin
- 3.4 L'accès à Grenoble
- 3.5 Les possibilités de phasages

4 COMPOSANTE FRET

- 4.1 Les possibilités d'utilisation de la ligne Ambérieu-en-Bugey - Turin
- 4.2 Les itinéraires complémentaires
- 4.3 Les variantes d'itinéraire à long terme
- 4.4 Le service de ferroutage (autoroute ferroviaire)

5 FONCTIONNALITE

- 5.1 La desserte voyageurs
- 5.2 Les trafics
- 5.3 Les études de capacité et les besoins en infrastructures

6 BILANS ECONOMIQUES ET SOCIO--ECONOMIQUES

- 6.1 Méthodes de calcul
- 6.2 Bilans économiques pour les acteurs ferroviaires
- 6.3 Bilans socio-économiques pour la collectivité

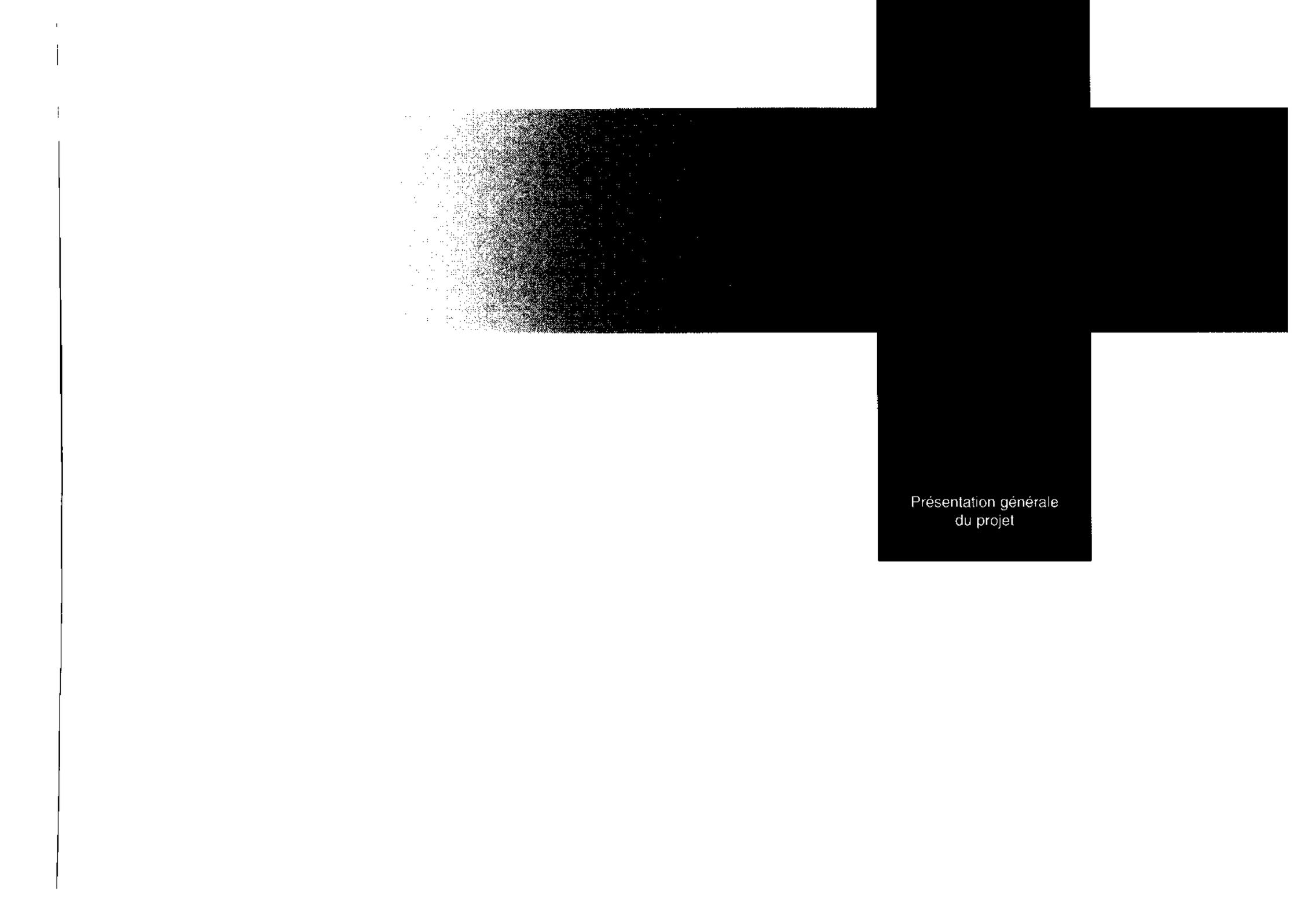
7 AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT

- 7.1 La synthèse des perspectives d'aménagement
- 7.2 Le point de vue des acteurs locaux
sur le projet de liaison ferroviaire transalpine
- 7.3 Les préoccupations essentielles en matière d'aménagement

8 COMPARAISON MULTICRITERE

- 8.1 Méthodologie
- 8.2 Voyageurs Lyon – Sillon alpin
- 8.3 Fret avant tunnel international
- 8.4 Fret à long terme

9 CONCLUSION



Présentation générale
du projet

PRÉAMBULE

Vertical line on the left side of the page.

Les études du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin ont commencé il y a maintenant une dizaine d'années. Elles ont permis de préciser ce projet complexe tout en faisant évoluer son contexte, aujourd'hui marqué par l'accident survenu en 1999 dans le tunnel routier du Mont-Blanc, et par les orientations politiques définies depuis par les gouvernements français et italien.

Le présent dossier et les documents joints ont été établis en vue d'une consultation complémentaire à celle organisée d'octobre 1997 à janvier 1998 sur la partie française du projet. Ils rendent compte des études complémentaires réalisées en application de la décision ministérielle du 18 septembre 1998 :

- études d'Avant-Projet sommaire (APS), pour la ligne à grande vitesse voyageurs, Lyon / Sillon alpin ;
- études préliminaires (EP), pour l'itinéraire fret, Ambérieu-en-Bugey / Saint-Jean-de-Maurienne.

Un premier document de synthèse donne un aperçu général des enjeux stratégiques du projet, des solutions envisagées et des choix à effectuer.

Le dossier de présentation générale, figurant ci-après, expose de façon globale les résultats des études menées. Après un rappel de l'historique et des procédures, les objectifs du projet et sa problématique de réalisation sont présentés. Les réponses techniques pouvant être apportées pour satisfaire ces objectifs sont ensuite décrites. Pour une meilleure compréhension, et malgré certaines interactions, la composante voyageurs du projet et la composante fret sont traitées dans deux parties séparées. Bien entendu, les liens entre ces deux composantes sont pris en compte dans l'ensemble du dossier. Viennent ensuite les aspects fonctionnels, les évaluations économiques et socio-économiques, les perspectives en matière d'aménagement, une comparaison multicritère des différentes variantes et la conclusion.

En complément, des dossiers particuliers présentent en détail chacune des études menées, tout en rappelant au besoin les résultats des études antérieures. Leurs titres sont les suivants :

- La desserte de Grenoble.
- Les optimisations d'insertion, secteur de Grenay / Satolas et secteur de Saint-Savin.
- La desserte de Satolas.
- Les possibilités de phasages.
- La fenêtre de Chambéry.
- Les itinéraires fret.
- Le secteur de Maurienne.
- La synthèse des perspectives d'aménagement.

Il faut enfin signaler que les études présentées dans ce dossier ont été réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF), que la réforme de 1997 a chargé de la gestion et du développement du réseau ferré national dont il est désormais le propriétaire. RFF a choisi de confier la majeure partie de leur maîtrise d'œuvre à la Mission Lyon-Montméliant-Turin de la SNCF, qui avait produit les études précédentes. Il a également poursuivi le partenariat engagé avec le GIP Transalpes, dont les études ont permis d'alimenter le présent dossier.

Avertissement

Ce dossier de présentation générale, que nous avons voulu le plus concis possible à partir d'études nombreuses et complexes, peut comporter quelques incertitudes, inexactitudes et omissions. Que le lecteur attentif accepte nos excuses et n'hésite pas à nous les signaler.