

Chapitre 1 : Historique et procédures

Présentation générale
du projet

SOMMAIRE DU CHAPITRE 1

1.1 Historique

1.2 Les procédures

1.3 Les acteurs

1.3.1 Les acteurs institutionnels

1.3.2 Les structures de coordination

1.3.3 Les structures d'étude

1.4 Les dernières décisions ministérielles

1.4.1 Le cahier des charges initial de 1994

1.4.2 Les études réalisées de 1995 à 1997

1.4.3 La décision ministérielle du 18 septembre 1998

1.4.4 Le sommet de Nîmes du 23 septembre 1999

1.1 Historique

L'histoire du projet étant longue, nous ne citerons que les étapes les plus significatives ayant contribué à son avancement.

➔ Le rapport Legrand de 1991

Ce rapport remis en novembre 1991, concerne les perspectives de trafic dans les traversées alpines entre la France et l'Italie.

➔ Le comité pour la liaison à grande vitesse Lyon Turin Milan

Créé le 29 novembre 1991, à l'initiative de la Région Rhône-Alpes, il rassemble les collectivités territoriales et organismes économiques rhônalpins. Il a évolué par la suite en «Comité de Promotion pour la Transalpine».

➔ Les études préliminaires (EP) de 1992

Elles ont été menées en 1991 et 1992, par la SNCF sur la section Lyon-Montmélian et étendues jusqu'à l'entrée du futur tunnel transalpin. Elles se sont conclues par une décision ministérielle du 03 mars 1993, demandant d'engager un débat sur l'intérêt économique et social du projet et de mener des études complémentaires sur quatre sites sensibles : les secteurs de Grenay, de Saint-Savin, du lac d'Aiguebelette et de la Combe de Savoie.

➔ L'étude Franco-Italienne de 1993

A l'issue du sommet franco-italien de Viterbe des 17 et 18 octobre 1991, les Ministres chargés des Transports ont demandé à leurs administrations et à leurs réseaux ferroviaires d'approfondir certaines études relatives au projet de liaison ferroviaire transalpine. C'est ainsi que les réseaux ferrés français et italien ont constitué un groupe de travail qui a remis son rapport en février 1993.

➔ Le débat préalable de 1993 et les études complémentaires

Le débat, prévu par la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992, a été organisé par le Préfet de la Région Rhône-Alpes en mai 1993. En outre, à la demande du Ministre des Transports et du Préfet de la Région Rhône-Alpes, les quatre sites sensibles ont fait l'objet d'études approfondies.

➔ Le rapport Besson de 1993

A la demande du Ministre de l'Équipement du Logement et des Transports, M. Louis Besson, Ancien Ministre, alors Maire de Chambéry, et actuellement Secrétaire d'État au Logement, a remis en novembre 1993 un rapport favorable à un axe ferroviaire entre Ambérieu-en-Bugey et l'Italie contournant le lac du Bourget, Aix-les-Bains et Chambéry et franchissant la Chartreuse par un tunnel commun avec le TGV en première étape.

➔ La décision ministérielle du 7 février 1994

Elle a défini le cahier des charges de la nouvelle liaison, a confirmé les principales options du projet et a lancé les études d'Avant-Projet sommaire (APS) du tronçon Lyon Montmélian en demandant une expertise en Combe de Savoie.

➔ Le discours de Satolas du 28 juin 1994

Lors de l'inauguration à Satolas du prolongement de la ligne à grande vitesse Paris Sud-Est jusqu'à Valence, le Premier Ministre, M. Edouard Balladur, approuve l'idée de créer une structure partenariale d'étude associant notamment la Région Rhône-Alpes et la SNCF.

➔ Les décisions et orientations du Conseil Régional

Approbation définitive par l'Assemblée Régionale Rhône-Alpes les 25 novembre 1994 et 31 mars 1995 du dispositif d'études des différentes composantes voyageurs et marchandises de la liaison transalpine et fixation du montant de sa participation au coût des études, concrétisée par la signature d'une convention tripartite avec l'État et la SNCF.

➔ Les décisions ministérielles du 14 avril 1995

L'une, relative à la prise en considération de l'expertise en Combe de Savoie, réduit l'aire d'étude dans ce secteur. L'autre, confirme ou engage les études suivantes :

- APS Lyon - Montmélian,
- APS Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne,
- EP du Sillon alpin Nord,
- EP d'une ligne nouvelle fret.

➔ **Constitution du GEIE Alpetunnel**

Signature le 24 novembre 1994 par le Président de la SNCF et l'Administrateur Délégué des FS, du contrat constitutif d'un GEIE pour l'étude de la partie internationale du projet.

➔ **Constitution de la CIG**

Signature le 15 janvier 1996 de l'accord franco-italien relatif à la création d'une commission intergouvernementale chargée de préparer la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon - Turin.

➔ **Création du GIP TRANSALPES**

Créé par arrêté interministériel en date du 15 janvier 1996, ce groupement partenarial est chargé des études et de la concertation sur l'insertion régionale de la partie française du projet.

➔ **Le colloque du Comité de Promotion pour la Transalpine**

Il a réuni, le 24 janvier 1997, toutes les personnalités et acteurs français et italiens venus apporter leur soutien au projet et témoigner de la forte mobilisation interrégionale.

➔ **Le rapport Rouvillois**

Ce rapport rendu public en 1997, recommande un redimensionnement des projets, préconise des phasages supplémentaires et rappelle l'intérêt des dimensions internationale et fret.

➔ **L'expertise indépendante**

A la demande d'associations, la Région Rhône-Alpes accepte au printemps 1997, de prendre en charge financièrement une expertise globale indépendante portant sur le projet.

➔ **Le sommet franco-italien de Chambéry**

Tenu les 2 et 3 octobre 1997, il engage un programme d'études triennal de 350 millions de francs sur la section internationale.

➔ **Consultation sur le projet**

Lancée par le Préfet de Région, elle s'est déroulée d'octobre 1997 à janvier 1998 et a porté sur les deux APS et les deux EP.

➔ **Le rapport Brossier**

Publication en mai 1998, par le Ministère des Transports, du rapport établi par Christian Brossier, relatif à la politique française des transports terrestres dans les Alpes.

Le projet de liaison transalpine constituant l'axe majeur de la politique des transports dans les Alpes, la mission propose de réaliser en priorité la section entre Satolas et Lépin-le-Lac et d'élargir l'aire d'étude au nœud ferroviaire de Chambéry tout en réalisant des progrès significatifs à court terme, dans l'exploitation du réseau existant et dans l'amélioration des services de fret sur cet axe international en fort développement.

➔ **La décision ministérielle du 18 septembre 1998**

Sur la base du bilan de la consultation établi par le Préfet de Région, le Ministre des Transports décide de poursuivre et d'approfondir certaines études sur la base d'un cahier des charges modifié.

➔ **La convention quadripartite du 22 avril 1999**

Signature le 22 avril 1999, entre l'Etat, la Région Rhône-Alpes, la SNCF et RFF, d'une convention relative au financement et aux modalités générales de la poursuite des études complémentaires de la liaison ferroviaire transalpine, demandées par la décision ministérielle du 18 septembre 1998.

➔ **Le sommet de Nîmes des 23 et 24 septembre 1999**

Les deux Etats réaffirment leur détermination à réaliser le plus rapidement possible le projet de tunnel sous les Alpes.

Les études et expertises en cours devront impérativement permettre une prise de décision définitive sur la réalisation des différentes composantes du projet de liaison ferroviaire transalpine, à l'occasion du prochain sommet prévu à l'automne 2000.

➔ Le contrat de plan 2000 / 2006

Il prévoit notamment la réalisation d'aménagements sur l'axe Dijon-Modane et sur l'ensemble du Sillon alpin.

La Région et l'Etat réaffirment en outre leur soutien à la liaison transalpine et expriment leur volonté d'un début de travaux d'une première phase pendant la durée de ce plan et leur achèvement au début du plan suivant.

➔ La rencontre des Ministres français et italien chargés des Transports, le 15 mai 2000 à Modane

Les Ministres confirment les orientations prises par les gouvernements en vue d'un rééquilibrage entre la route et le rail dans les Alpes. Ils précisent les objectifs à atteindre pour le trafic fret ferroviaire transalpin : doublement d'ici 2010 (20 millions de tonnes par an) et quadruplement avec la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin (40 millions de tonnes par an).

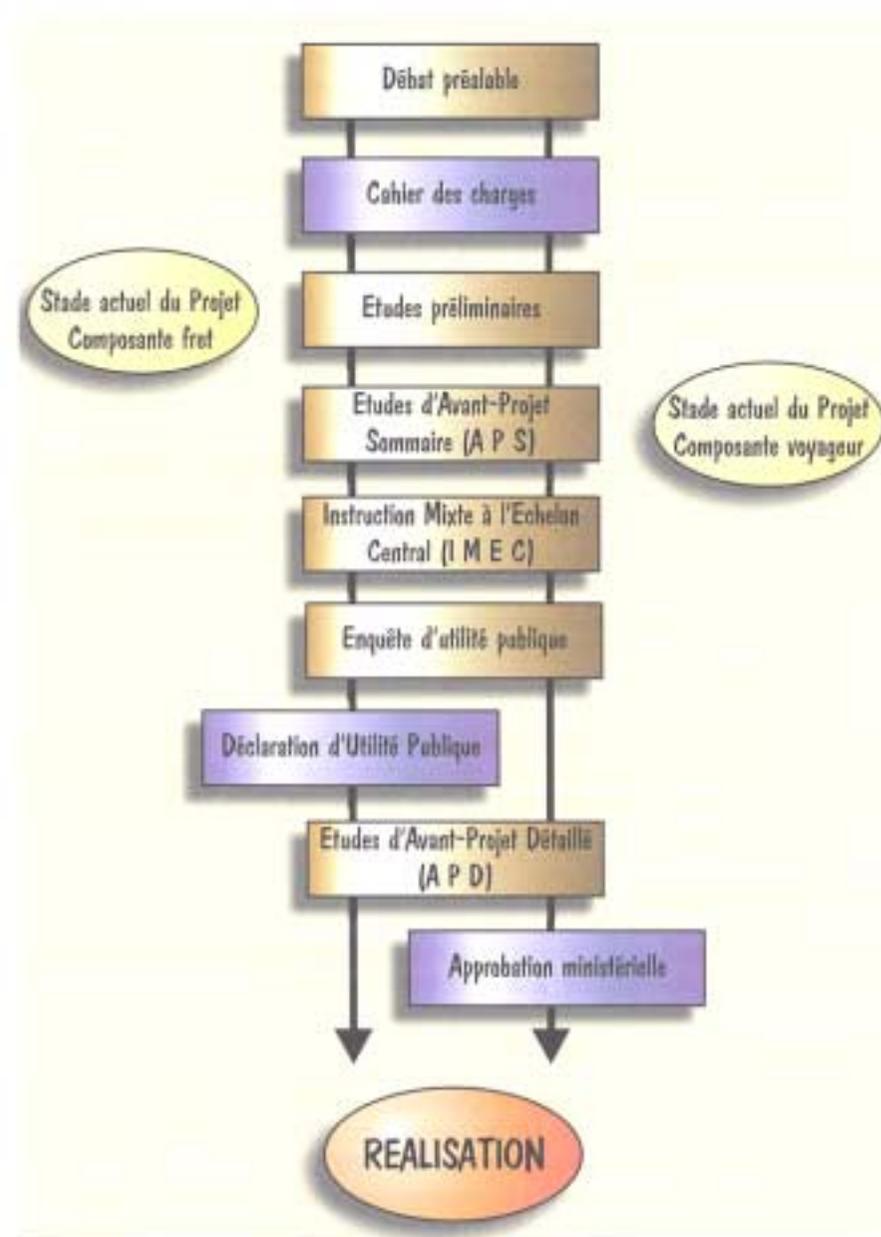
Ils soulignent en outre la nécessité de prendre en compte les possibilités offertes par le ferroutage pour parvenir à ces objectifs.

1.2 Les procédures

Les circulaires 91-61 du 2 août 1991 et 92-71 du 15 décembre 1992 définissent les étapes préalables à la réalisation d'un projet ferroviaire :

- le débat préalable juge de son opportunité et permet de définir un cahier des charges,
- les études préliminaires (EP), permettent de déterminer le choix d'un fuseau d'un km de large environ,
- les études d'Avant-Projet sommaire (APS), portant sur les mêmes aspects mais de manière plus détaillée, débouchent sur le choix d'un tracé,
- le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, puis la déclaration elle-même, prise par décret en Conseil d'Etat.

Ces phases relèvent d'une démarche d'études allant du général au particulier (aire d'étude, fuseaux, tracés). A chacun de ces niveaux, les études techniques, les aspects environnementaux et socio-économiques du projet sont étudiés et affinés.



Chaque étape fait l'objet d'une commande ministérielle, comporte une phase de concertation informelle, une consultation officielle des services de l'Etat, des élus, des représentants socio-professionnels et associatifs, et donne lieu à l'établissement d'un bilan par le Préfet de Région.

Le Ministre chargé des Transports décide, sur la base des études, des consultations et des bilans, du passage à la phase suivante.

1.3 Les acteurs

1.3.1 Les acteurs institutionnels

➔ L'Union Européenne

Le conseil des ministres de la communauté européenne a approuvé en décembre 1990 un schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, dans lequel il a défini des priorités au nombre desquelles figure la liaison transalpine Lyon - Turin.

L'Union Européenne participe financièrement aux études et contribue au financement des projets transeuropéens.

➔ L'Etat français

Il définit la politique des transports à l'échelon national, fixe la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national et déclare d'utilité publique les nouveaux projets dont il lance les études dans le cadre des procédures réglementaires.

➔ La Région Rhône-Alpes

Le Conseil Régional, autorité organisatrice des transports régionaux, a souhaité contribuer, dès l'origine, à la définition du projet.

➔ Réseau Ferré de France (RFF)

L'Etablissement Public Industriel et Commercial RFF a été créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 en vue du renouveau du transport ferroviaire. Les décrets d'application ont été signés le 5 mai 1997.

Cet établissement a pour objet la promotion du transport ferroviaire dans une logique de développement durable en aménageant, développant et assurant

la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national. Il est désormais le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur ce réseau et notamment de la partie française du projet de liaison ferroviaire transalpine.

➔ La SNCF

Dans l'élaboration du présent dossier, la SNCF a été associée en sa qualité de transporteur. Elle assure à ce titre la maîtrise d'ouvrage des études de trafic, de desserte et des installations fixes du transporteur.

➔ L'Etat italien, la Région Piémont

Concernés territorialement par le projet, ils interviennent au titre de leurs compétences respectives, sur la partie internationale du projet.

➔ Les FS SpA, la TAV

Ils ont en charge les études de la partie italienne du projet Lyon - Turin qui s'inscrit dans le schéma national de réseau ferroviaire à grande vitesse.

1.3.2 Les structures de coordination

➔ La Commission Intergouvernementale (CIG)

Son objet est de suivre au nom des Gouvernements des deux pays, l'ensemble des questions liées à la préparation de la réalisation de la section internationale Montmélian - Turin de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin.

➔ Le Comité Régional de Pilotage

Ce comité comprenant des représentants des principales collectivités concernées, de l'Etat, de RFF et de la SNCF, suit l'avancement et oriente les études de la partie française du projet.

Co-présidé par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional, il valide les orientations du programme prévisionnel des études et en contrôle le déroulement.

LES ACTEURS

COMITE REGIONAL DE PILOTAGE

Orientation et validation des études :

- Techniques
- Environnementales
- Fonctionnelles
- Socio-économiques

RFF

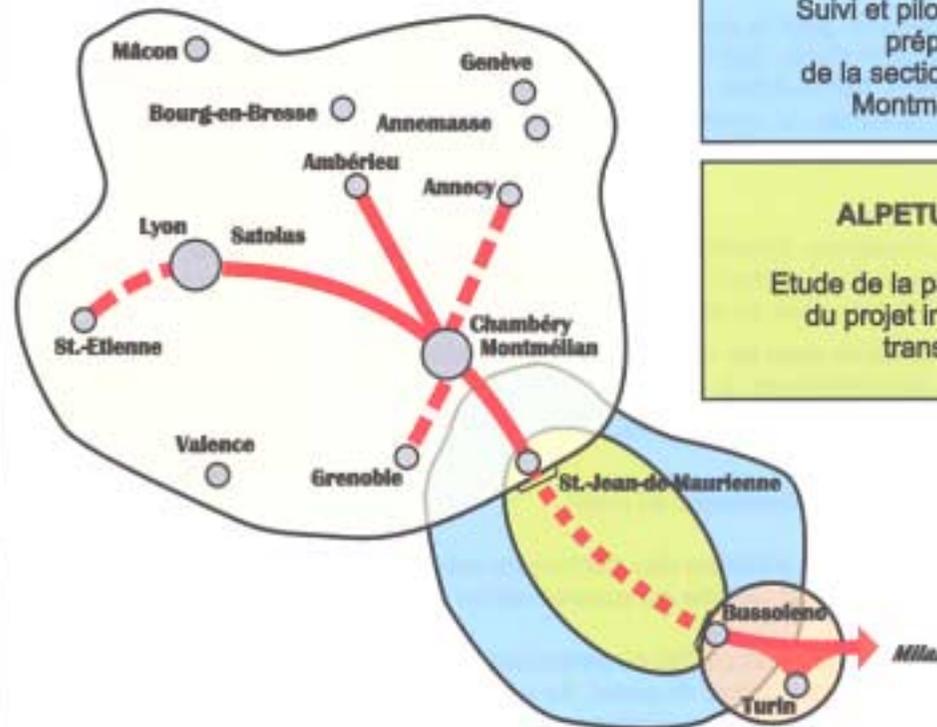
Maîtrise d'ouvrage
de l'infrastructure de la partie
française du projet

SNCF ENTREPRISE FERROVIAIRE

Maîtrise d'ouvrage des dessertes
de la partie française du projet

GIP TRANSALPES

- Prospectives
- Stratégie
- Aménagement
- Réflexions sur le financement



CIG

Suivi et pilotage des études
préparatoires
de la section internationale
Montmélián - Turin

ALPETUNNEL GEIE

Etude de la partie internationale
du projet incluant le tunnel
transfrontalier

FS

Etude et réalisation du réseau italien

- le souci de protéger l'environnement et le cadre de vie,
- l'aménagement ferroviaire (ligne nouvelle ou lignes existantes) du nord du Sillon alpin entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève.

1.4.2 Les études réalisées de 1995 à 1997

Conformément à ce cahier des charges et aux décisions ministérielles du 7 février 1994 et du 14 avril 1995, ont été réalisées :

- les études d'APS des sections de LGV Lyon – Montmélian et Montmélian – Saint-Jean-de-Maurienne,
- les études préliminaires (EP) de l'aménagement du Sillon alpin entre Montmélian et Genève,
- les études préliminaires d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne.

Fin 1996, un dossier synthétisant ces études a été soumis à l'avis des services de l'État. Cette consultation qui s'est déroulée jusqu'à fin janvier 1997 a permis, en intégrant les observations formulées, d'adapter puis de finaliser les documents soumis à la consultation des élus, des collectivités, des acteurs socio-professionnels et des associations d'octobre 1997 à janvier 1998.

Le bilan de cette consultation a été dressé par le Préfet de la Région Rhône-Alpes et transmis au Ministre des Transports le 8 avril 1998.

1.4.3 La décision ministérielle du 18 septembre 1998

Sur la base de ce bilan, le Ministre a pris, le 18 septembre 1998, les décisions portant principalement sur :

- l'adoption d'un avenant au cahier des charges² du projet qui donne une plus grande place aux questions relatives au fret, prend en compte de nouvelles solutions fonctionnelles et intègre la nécessité d'un phasage suffisamment progressif et d'une optimisation de l'utilisation du réseau existant ;
- pour les voyageurs, le choix du tracé de la ligne nouvelle voyageurs, dans sa partie ouest jusqu'à la limite des départements de l'Isère et de la Savoie ;
- l'engagement d'études complémentaires portant sur les différentes variantes de raccordement de la ligne nouvelle au Sillon alpin dans la fenêtre de Chambéry et sur les possibilités de raccordement vers

Grenoble à Saint-André-Le-Gaz. Ces études intègrent l'hypothèse d'un phasage à Lépin-le-Lac et les interactions fortes avec les études relatives au fret dans le nœud de Chambéry ;

- l'abandon du projet de ligne nouvelle entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève ;
- l'abandon de plusieurs variantes de tracé en Maurienne et l'étude des aménagements de capacité qui pourraient s'avérer nécessaires entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne ;
- pour le fret, l'abandon du fuseau Est Bugey et l'approfondissement des études du fuseau Bauges et de l'utilisation des lignes existantes.

1.4.4 Le sommet de Nîmes du 23 septembre 1999.

Les gouvernements des deux états ont réaffirmé, à l'occasion de ce sommet, leur détermination à réaliser le plus rapidement possible le projet de tunnel ferroviaire entre Lyon et Turin.

Les Ministres français et italien chargés des Transports, ont en outre rappelé l'importance du projet de liaison transalpine, prioritaire au titre des Réseaux Trans-Européens, qui permettra de multiplier par quatre le trafic de marchandises sur rail. Ils considèrent qu'il est indispensable d'accélérer la mise en œuvre des actions engagées à l'issue du sommet de Chambéry de 1997, en vue d'aboutir à des décisions rapides.

Ils ont demandé à ce titre que le programme triennal engagé sur la partie internationale du projet soit achevé le plus rapidement possible afin que tous les éléments soient réunis pour une prise de décision définitive lors du sommet prévu à l'automne 2000.

Les deux gouvernements se sont en outre engagés à préciser avant le prochain sommet franco-italien :

- pour la France, les décisions à prendre sur la première phase du projet sur la section Satolas – Sillon alpin ;
- pour l'Italie, le parti d'aménagement retenu pour l'accès jusqu'à Turin et au delà, des trafics fret et voyageurs.

Les Ministres ont pris acte du bon avancement du programme d'amélioration des conditions d'acheminement du fret ferroviaire par la ligne existante Ambérieu-en-Bugey – Turin, engagé dès 1997 à la suite du sommet de Chambéry, dont ils demandent d'accélérer la mise en œuvre.

² Le texte intégral du cahier des charges et celui de son avenant sont joints au dossier.