



TALPES-75,



(2)

Groupement d'Intérêt Public

104, route de Paris
69751 Charbonnières-les-Bains cedex
Tél. 78 34 33 78 - Fax. 78 34 20 47

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon - Turin

Etude du franchissement alpin



Rapport de synthèse
février 1993

**NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE
LYON - TURIN
ETUDE DU FRANCHISSEMENT ALPIN**

RAPPORT DE SYNTHÈSE

SOMMAIRE

1 - CADRE DES ETUDES

2 - LES PRINCIPAUX RESULTATS DES ETUDES

2.1 - Infrastructure et transport

2.1.1 - Le tunnel de base

2.1.2 - Les lignes d'accès

2.2 - Matériel roulant

2.3 - Trafic voyageurs

2.4 - Trafic fret

2.4.1 - Transports conventionnels et combinés

2.4.2 - Autoroute ferroviaire

2.5 - Bilans économiques et socio-économiques

2.6 - Etudes juridiques et financières

3 - CONCLUSIONS

1 - CADRE DES ETUDES

En juillet 1991, dans le cadre d'un groupe de travail ministériel animé par MM. DENTATO et GRESSIER, les réseaux ferroviaires français et italien remettaient aux ministres chargés des transports des deux pays, un rapport présentant leurs premières réflexions sur un projet de liaison transalpine Lyon - Turin.

Lors du sommet franco-italien de Viterbe, les 17 et 18 octobre 1991, les ministres chargés des transports français et italien demandaient à leurs administrations et aux réseaux ferroviaires d'approfondir leurs premières études de façon à leur remettre un rapport de faisabilité détaillé (communiqué en annexe).

A la suite de cette demande les réseaux ont formé un groupe de travail présidé par MM. MARAINI (responsable de la division technologie et développement de systèmes aux FS) et ROUMEGUERE (directeur général adjoint développement à la SNCF), lui-même décomposé en 6 groupes de travail bilatéraux et sectoriels (cf. organigramme ci-après). Ce groupe de travail pluridisciplinaire, constitué de nombreux spécialistes des deux réseaux a pu profiter d'une longue tradition de coopération harmonieuse et travailler avec efficacité dans un parfait climat de collaboration.

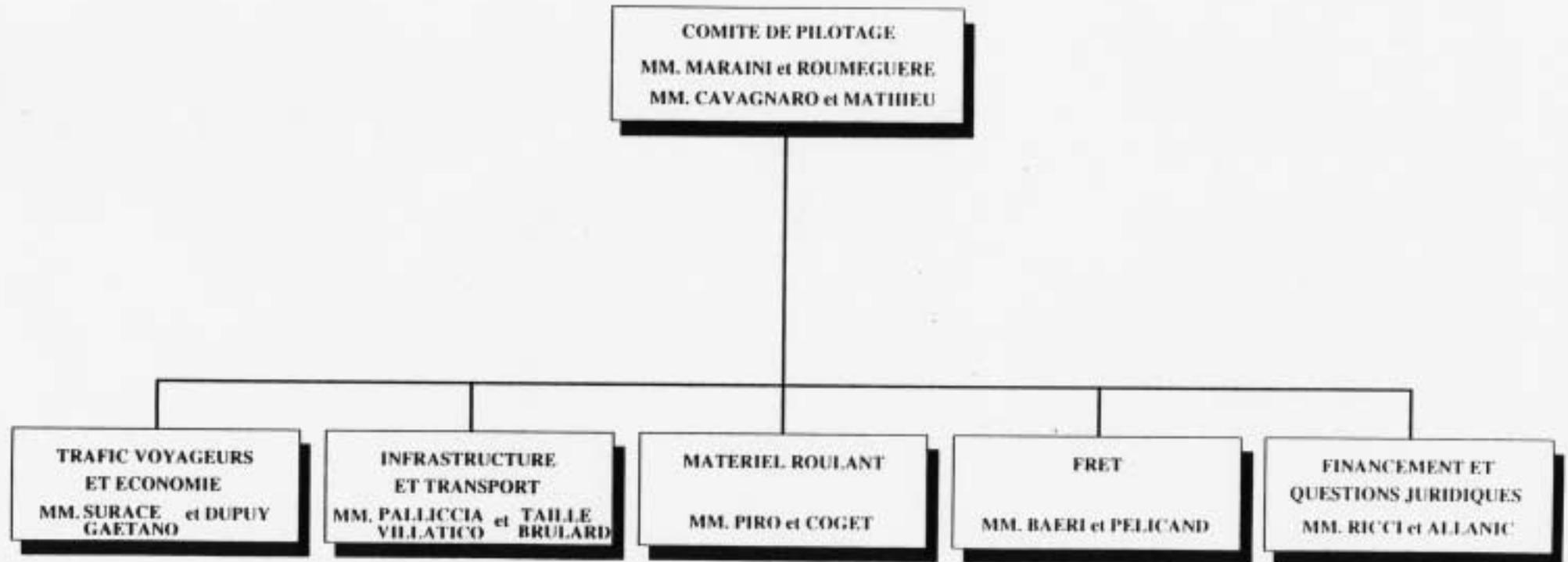
De sorte que dès octobre 1992, les réseaux étaient en mesure d'établir une note de synthèse présentant les premiers résultats des études communes en cours, en vue du sommet des gouvernements du 10 novembre 1992 à Paris.

Au vu de ces résultats, les ministres chargés des transports décidaient de la création d'un comité de pilotage (relevé de conclusions de la rencontre du 10 novembre en annexe).

Les études du groupe de travail ont porté principalement sur les domaines suivants :

- études d'infrastructure : forages profonds et campagnes sismiques sur les itinéraires reconnus possibles pour le tunnel de base ; études géologiques, hydrographiques, topographiques ; études et simulations aérodynamiques et thermiques (tunnels), superstructures (voie, électrification, signalisation, systèmes de ventilation et de refroidissement), études de tracé des lignes d'accès au tunnel de base,
- études d'exploitation et de sécurité : simulations, études de risques,

LIAISON A GRANDE VITESSE LYON - TURIN
Groupe de travail franco-italien



- études de marché relatives :

. aux passagers, avec la constitution d'une base de données destinée à servir de support à de nouvelles prévisions de trafic. Des enquêtes ont été effectuées dans les gares, les aéroports et les points frontières routiers en mai 1992 (hors période touristique) et en juillet 1992 (période touristique). Grâce à leur exploitation, une base de données beaucoup plus détaillée et fiable, notamment pour les trafics routiers, a pu être constituée.

. au fret, avec des enquêtes auprès des chargeurs et des organisateurs de transports dans les différents pays intéressés. Cette étude a été complétée sur certains produits particulièrement sensibles par une analyse de la concurrence maritime.

- études de matériels roulants, en vue de la définition de trains parfaitement compatibles avec les installations en service, notamment sur les lignes existantes (systèmes d'électrification et de signalisation), dans les deux pays.

- études juridiques et financières faisant notamment appel à l'expertise d'un groupement réunissant de grandes banques françaises et italiennes.

Les réseaux ont défini un budget d'études supporté, pour les études communes, à parts égales par la SNCF et les FS. Pour ce budget d'un montant de 83 MF, des financements extérieurs ont été recherchés.

La CEE avait déjà participé au financement des premières études FS/SNCF au titre des exercices 90/91 et 91/92.

Pour la France, une subvention de 5 M ECU a été accordée par la CEE et une subvention de 15 MF par la région Rhône-Alpes, pour les années 92/93.

La BEI apporte par ailleurs une aide de 0,5 M ECU conjointement aux deux réseaux.

2 - LES PRINCIPAUX RESULTATS DES ETUDES

2.1. Infrastructure et transport

Les études d'infrastructure et de transport ont permis de préciser les caractéristiques techniques du projet.

LIASON A GRANDE VITESSE TRANSALPINE
LYON-TURIN ET AUTOROUTE FERROVIAIRE
1/1 000 000 SNCF FS 10/92

LEGENDE

- Axes de tracés possibles
- Liaison à grande vitesse existante ou en construction
- Lignes existantes

