

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Paris, le **10 NOV. 2011**

La ministre

Le ministre chargée des transports

à

Monsieur Christophe MIRMAND
Préfet de Savoie

Référence: D11023631

Objet: Décision ministérielle relative aux accès français de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

La nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est un axe stratégique à l'échelle européenne et s'inscrit à ce titre au sein du réseau trans-européen de transport. Sa réalisation renforcera la compétitivité du transport ferroviaire et créera les conditions d'un report modal massif du transport routier de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes. Par ailleurs, cette nouvelle infrastructure améliorera les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie et contribuera à sécuriser les déplacements entre les deux pays.

Les accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin font partie du programme prioritaire de 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, figurant à l'article 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. La partie commune de la section internationale fait, quant à elle, l'objet d'un accord international entre la France et l'Italie. S'agissant de cette partie commune, l'accord intervenu le 27 septembre dernier avec Altero MATTEOLI, ministre des infrastructures et des transports italien, est le gage d'une dynamique renouvelée.

La décision ministérielle du 25 janvier 2010 a approuvé les études d'avant-projet sommaire de l'itinéraire fret des accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin. Elle a également demandé à Réseau ferré de France (RFF) de réactualiser les études d'avant-projet sommaire de l'itinéraire voyageur approuvées en 2002, afin notamment de tenir compte, sur la section comprise entre Avressieux et Chambéry, de l'évolution des spécifications techniques d'interopérabilité européennes en matière de sécurité (STI) intervenues depuis lors.

Copie à : - M. le président de RFF
- M. le préfet de la région Rhône-Alpes, préfet du Rhône
- M. le préfet de l'Isère

RFF a mené les études complémentaires sur ces points. Elles confirment la nécessité de reconfigurer les tunnels de Dullin et de l'Épine, initialement conçus dans une configuration monotube. En effet, les STI imposant désormais des dispositifs additionnels de sécurité - galerie de sécurité parallèle ou bien refuges tous les kilomètres accessibles par les services de secours - la réalisation de deux tubes de circulation parallèles apparaît désormais comme la solution la plus pertinente.

Par ailleurs, les études conduites par RFF ont permis de confirmer la possibilité de rendre les deux tubes de circulation des tunnels de Dullin et de l'Épine aptes à la circulation des trafics de marchandises, notamment en procédant à l'abaissement de leur profil en long. Il en résulte une configuration nouvelle, les deux tubes ne présentant désormais plus d'émergence à l'air libre pour la traversée des massifs de Dullin et de l'Épine.

Ces nouveaux éléments justifient que soit réexaminée la consistance de la première phase arrêtée par la décision ministérielle du 2 février 2007, avec l'objectif d'optimiser les coûts globaux de l'opération et les fonctionnalités des différents ouvrages qui la composent.

La réalisation d'une ligne nouvelle mixte voyageurs et fret entre Grenay et Chambéry via un tunnel à deux tubes sous les massifs de Dullin et de l'Épine, permettra une amélioration des temps de parcours de l'ordre de 20 à 25 minutes pour les liaisons voyageurs entre Paris et les principales agglomérations des Alpes du Nord et l'Italie. Elle offrira également de nouvelles capacités sur le réseau existant en faveur notamment du développement des services régionaux de voyageurs. Elle permettra en outre de constituer un itinéraire direct et attractif pour les trafics d'échanges entre la région lyonnaise, la Vallée de la Maurienne et l'Italie. Enfin, ce nouvel itinéraire renforcera la robustesse globale du système de transport ferroviaire en procurant une meilleure souplesse d'exploitation et de maintenance du réseau dans ce secteur.

Au total, les axes du réseau existant (Ambérieu – Chambéry – Montmélian, Valence – Grenoble – Montmélian, ligne de la Maurienne) et le nouvel axe Grenay – Dullin – l'Épine – Chambéry permettront d'acheminer plus de 15 millions de tonnes de marchandises par an vers le tunnel de base de la section internationale et le tunnel historique du Mont Cenis avec plus de performance et de fiabilité.

Dans ces conditions, nous retenons le principe d'une première phase de réalisation des accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin constituée d'une ligne mixte voyageurs et fret entre Grenay et Chambéry. Cette première phase a vocation à être mise en service au plus tard à la mise en service du tunnel de base franco-italien. Le coût d'investissement de cette première phase est arrêté à 3 805 M€ aux conditions économiques de janvier 2007.

Afin d'anticiper et minimiser les risques géologiques en phase constructive et maîtriser les coûts, nous demandons à RFF de poursuivre les études de faisabilité d'une galerie de reconnaissance sous les massifs de Dullin et de l'Épine. Ces études permettront de préciser la pertinence technique et économique de réaliser une telle galerie préalablement au percement des tubes définitifs du tunnel.

La possibilité d'une mise au grand gabarit de la ligne historique de la Maurienne ainsi que de la ligne existante entre Chambéry et Montmélian a également été approfondie par RFF. L'ensemble des aménagements projetés entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne est évalué dans ce cadre à plus de 525 M€ aux conditions économiques de janvier 2007. L'importance de ces aménagements et les contraintes induites par la nécessité de maintenir l'exploitation de la ligne pendant la durée des travaux conduisent à une durée globale de chantier de 10 ans environ. Pendant toute cette durée, la ligne serait exploitée dans des conditions très dégradées, ce qui constituerait un frein majeur au développement des échanges ferrés entre la France et l'Italie. L'utilité de cet investissement serait enfin limitée à la période transitoire précédant l'achèvement de l'ensemble des itinéraires d'accès, avec notamment la réalisation des tunnels de Chartreuse et de Belledonne/Glandon. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, nous décidons de ne pas poursuivre l'étude d'une mise au grand gabarit de la ligne historique dans la vallée de la Maurienne.

Enfin, nous demandons à RFF de poursuivre la définition des aménagements complémentaires permettant de garantir des conditions de circulation satisfaisantes sur le réseau existant entre Chambéry et Montmélian, en lien avec le niveau actuel des trafics et leurs perspectives d'évolutions avant et après la mise en service de la première phase des accès français. Ces aménagements

complémentaires comporteront des mesures de protections acoustiques permettant de faire face à l'accroissement des trafics sur cette section ainsi que les mesures propres à garantir la robustesse d'exploitation de cette section et la sécurité des passages à niveau.

La deuxième phase de l'opération sera constituée d'une ligne nouvelle entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne avec la réalisation du premier tube des tunnels sous les massifs de Chartreuse et de Belledonne/Glandon. Dans un premier temps, la section de ligne nouvelle comprise entre le secteur de Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne n'accueillera que des circulations de trains de fret tout en étant conçue géométriquement pour des circulations mixtes voyageurs et fret.

La mise en service de cette seconde phase permettra notamment d'assurer la continuité d'un itinéraire d'autoroute ferroviaire à grand gabarit entre la France et l'Italie en lien avec la mise en service et le pasage de la partie commune de la section internationale et des accès italiens. Le coût de cette phase est arrêté à 2 759 M€ aux conditions économiques de janvier 2007.

Le doublement de la ligne nouvelle entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne, incluant notamment la réalisation d'un second tube pour chacun des tunnels sous les massifs de Chartreuse et de Belledonne/Glandon, constituera la troisième phase de l'opération. Sa réalisation permettra de répondre à la montée en charge des trafics de fret à long terme. Elle assurera également la continuité de l'itinéraire voyageur en ligne nouvelle entre le secteur de Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne.

A très long terme, l'ensemble de ces phases a vocation à être complété par une ligne nouvelle dédiée aux trafics de voyageurs entre Grenay et Avressieux en doublement de la ligne mixte voyageurs et fret réalisée en première phase.

La mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit constitue un outil de report modal massif de la route vers le rail. Ce service implique la création d'un terminal localisé dans l'Est de la région lyonnaise. Le pilotage d'une étude sur la localisation d'un tel site dans le cadre de la démarche de réflexion partenariale initiée sur les territoires autour de Lyon-Saint-Exupéry sera confié au préfet de la région Rhône-Alpes.

Nous vous désignons par ailleurs préfet coordonnateur de l'enquête publique en application de l'article R. 11-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et vous demandons de lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des accès français de la nouvelle liaison, sur un périmètre comprenant les deux premières phases définies ci-dessus.

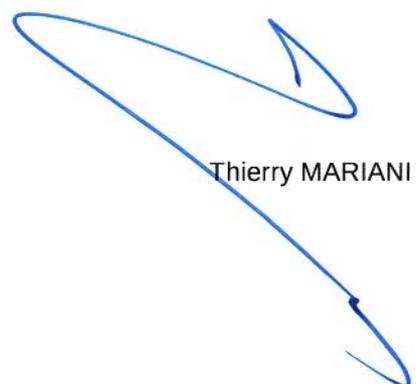
Préalablement au lancement de l'enquête publique, nous vous demandons, en lien avec le préfet de la région Rhône-Alpes, préfet du Rhône, et le préfet de l'Isère de prendre les mesures nécessaires, dans vos départements respectifs, pour déclarer projet d'intérêt général les deux premières phases des accès français, selon les modalités prévues par les articles L121-9, R121-3 et R121-4 du code de l'urbanisme.

Enfin, compte tenu notamment des évolutions du projet, nous vous informons que nous relancerons prochainement les discussions avec les collectivités territoriales partenaires, afin d'actualiser le protocole d'intention de financement du 19 mars 2007.

Nous souhaitons que vous puissiez assurer la plus large communication de ces décisions, avec la collaboration des services de Réseau ferré de France, afin de permettre le lancement de l'enquête publique des itinéraires d'accès français à la liaison Lyon-Turin d'ici la fin de l'année.



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET



Thierry MARIANI