

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2008

MISE EN OEUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT - (n° 955)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1039

présenté par
M. Gagnaire
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 11

À la première phrase de l'alinéa 10, après les mots :

« Perpignan-Figueras »,

insérer les mots :

« , les accès français du Lyon-Turin ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

On peut s'étonner que les projets ferroviaires les plus avancés ne soient pas cités à l'article 11 alinéa 10. Ainsi la Transalpine Lyon – Turin, maillon manquant qui permettrait de mettre en réseau 5000 km de lignes ferroviaires existantes entre les grandes villes européennes, est un élément central du réseau européen des transports.

Retenu dès 1994 par l'Europe dans la liste de ses 14 projets prioritaires de transport, la Transalpine permettra d'acheminer, entre Lyon et Turin, 40 millions de tonnes de marchandises par an et 7 millions de voyageurs. Et ceci dans des conditions optimales de fluidité, de fiabilité et de sécurité : c'est une liaison à haute capacité, fret et voyageurs, qui répond de plus au développement impératif de l'intermodalité. Elle constitue la seule alternative au fret routier qui menace l'équilibre environnemental des Alpes.

La liaison ferroviaire européenne Transalpine Lyon-Turin, c'est :

1. la partie commune franco-italienne (sous maîtrise d'ouvrage de LTF) de Saint Jean de Maurienne à Bruzolo (en Piémont, dans la vallée de Suse). Cette partie de 72 kilomètres comprend

le tunnel de base transfrontalier et le tunnel de Bussoleno avec un tunnel international de 53 km sous les Alpes

2. la partie française (sous maîtrise d'ouvrage de RFF). Compte tenu des performances recherchées en capacité et en vitesse, deux itinéraires d'accès distincts sont prévus entre Lyon et le sillon alpin (axe nord/sud reliant Genève-Chambéry-Grenoble) :

- une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs de 78 km entre Lyon (Saint Exupéry) et le nord de Chambéry, comprenant le franchissement des massifs de Dullin et de L'Epine par deux tunnels successifs.

- pour les trains de fret, une ligne en grande partie nouvelle entre Lyon (Saint Exupéry, au niveau du raccordement avec le Contournement Ferroviaire de Lyon) et le Sillon alpin, au sud de Montmélian, comprenant le franchissement du massif de la Chartreuse par un tunnel.

A l'est du sillon alpin, le trafic nécessaire aux voyageurs permet de grouper les fonctionnalités fret et voyageurs sur une seule ligne nouvelle (à usage mixte), qui rejoint Saint-Jean-de-Maurienne par des tunnels sous les massifs de Belledonne et du Rocheray/Glandon.

Après, l'approbation du fuseau d'avant projet sommaire le 19 mars 2002, après le protocole d'intention de financement entre l'Etat et les collectivités pour financer cette LGV et après la demande du ministre des transports au Préfet de région Rhône-Alpes et au Président de RFF de prendre les dispositions nécessaires pour conduire les études d'avant projet avant la fin 2007, il est désormais nécessaire d'avancer plus concrètement sur toute la partie française du Lyon-Turin.