

fiche documentaire

TRAVERSER LES ALPES : LES GRANDS PROJETS EN COURS

3



L'Europe du fret ferroviaire du XXI^e siècle existe-elle ?

On peine à y croire. Entre priorités nationales et rivalités commerciales, les pays de l'Union et la Confédération Helvétique ne peuvent s'entendre sur une politique cohérente. De plus, face au Nord, le Sud reste handicapé par son relief et ses distances : on manque cruellement d'infrastructures transfrontalières.

Si l'explosion du trafic de marchandises à travers les Alpes était prévisible, elle n'a pas été anticipée.

Le percement des tunnels ferroviaires fut la grande œuvre du XIX^e siècle : tunnels de faite, ils nécessitaient des approches sinueuses en forte déclivité, une limitation du tonnage, du gabarit et de la vitesse. Mais ils existent. Les quatre futurs grands ouvrages (deux en Suisse, un entre la France et l'Italie, un entre l'Autriche et l'Italie) seront des **tunnels de base** : peu ou pas de courbes, faibles pentes, gabarits généreux (feroutage) et grandes longueurs de train.

Confédération Helvétique :

Deux ensembles sont en cours d'exécution dans le cadre du projet **Alptransit**, dont le financement s'inscrit dans le cadre des **NLFA** (Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes), bénéficiant de la RPLP (Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations) instituée en 1998.

Le tunnel de base du Lötschberg long de 34,6 kilomètres, doublera le tunnel existant (1913). Il part de Frutigen au nord, pour aboutir dans la vallée de Rarogne au sud, se raccordant à la ligne vers Brigue, et le tunnel du Simplon. Il est de type bitube à voie unique, dont les tubes sont reliés tous les 333 mètres par des galeries perpendiculaires. La fin du percement de la galerie principale est intervenue en avril 2005 et sa mise en service est prévue pour 2007.

Le tunnel de base du Gothard est long de 57 kilomètres d'Erstfeld à Bodio. Deux tubes à simple voie sont distants de 40 mètres avec des rameaux de communication tous les 325 mètres. Deux diagonales d'échanges permettent de passer d'un tube à l'autre. L'avancement actuel du chantier à mi-2005 permet d'espérer une ouverture en 2015.

France-Italie : projet prioritaire européen n°6

La liaison Transalpine Lyon-Turin est axée autour d'un tunnel de base de 52 kilomètres entre St-Jean-de-Maurienne et Bussoleno. Elle fait partie des 14 projets prioritaires retenus au sommet d'Essen, en 1994. Elle est entérinée le 29 janvier 2001 par un accord entre les gouvernements italien et français, lequel a été ratifié par les deux parlements en 2002. Le creusement des « descenderies » a débuté en 2002 côté français, et en 2005 côté italien. Au départ de Lyon, fret et voyageurs empruntent des tracés différents (ligne TGV Lyon-Chambéry d'une part, tracé fret de Saint Exupéry au tunnel sous Chartreuse) avant de se rejoindre sous le tunnel de Belledonne et de déboucher à St-Jean-de-Maurienne. En attendant une ouverture programmée vers 2017-2020, un « recalibrage » du tunnel du Mont-Cenis et une autoroute ferroviaire avec des wagons de type Modalhor permettront un « délestage » partiel du trafic poids lourds de la vallée de la Maurienne.

Autriche-Italie : projet prioritaire européen n°1

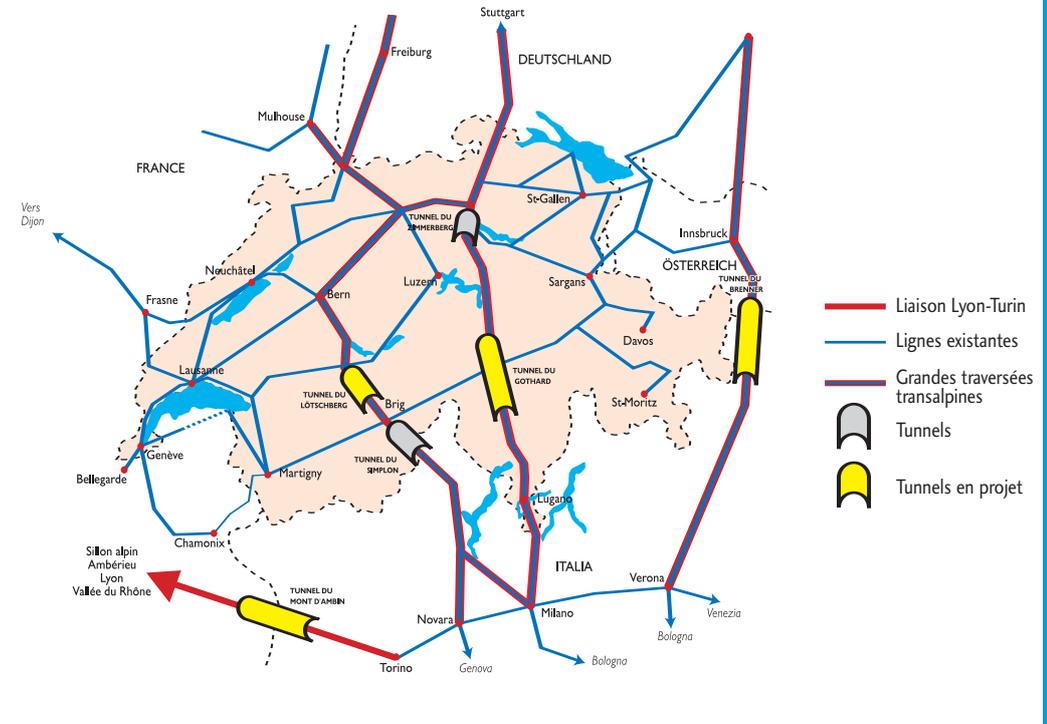
Le tunnel du Brenner, un ouvrage bitube de 54 kilomètres pour renforcer une liaison Munich-Vérone. Les premières études datent de 1989 et les premiers forages de 2002. Un accord a été signé entre les deux pays à Vienne le 30 avril 2004 prévoyant une réalisation de l'ouvrage d'ici à 2015-2017.



LES GRANDS PROJETS EN COURS



4 Nouvelles traversées pour franchir le massif alpin



Concilier environnement et besoins socio-économiques

Transalpine Lyon - Turin : la logique du projet

