



**Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin  
parte comune della sezione transfrontaliera – Partie commune de la section transfrontalière**

Le Projet de la Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon - Turin, s'inscrit dans le cadre des projets prioritaires européens retenus par la Commission européenne dans le RTE ferroviaire, et plus particulièrement le projet prioritaire n° 6, dont il constitue la section transfrontière.

La Liaison Lyon - Turin est constituée de 3 parties (décrites ci-après d'ouest en est) :

**PARTIE FRANÇAISE :**

Cette partie, dont le Maître d'ouvrage est le gestionnaire du réseau ferroviaire français (RFF), s'étend de l'est de Lyon à Saint Jean de Maurienne (exclue), extrémité ouest de la partie commune franco-italienne. Elle comporte:

- un itinéraire Voyageurs à grande vitesse: entre l'est de Lyon et le sillon alpin (à l'est de Chambéry), avec un franchissement en tunnel des massifs de Dullin et de l'Epine ; cette ligne fait partie de l'itinéraire à grande vitesse qui va de Lyon à l'est de Chambéry.
- un itinéraire Fret et Autoroute Ferroviaire : entre l'est de Lyon et le sillon alpin, avec un franchissement en tunnel du massif de Chartreuse (dont la consistance a été définie dans la Décision Ministérielle du 17 février 2006).
- un itinéraire mixte (Voyageurs et Fret) entre le sillon alpin et l'ouest de Saint-Jean-de-Maurienne, avec un franchissement en tunnel des massifs de Belledonne et du Rocheray.

Un terminal d'Autoroute Ferroviaire sera réalisé à l'est de Lyon pour le service à grand gabarit.

**PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE DE LA SECTION INTERNATIONALE (le « Projet » ou « Projet Global » objet de ce Dossier) :**

La « partie commune franco-italienne » de la

Il Progetto del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino – Lione, rientra nell'ambito dei progetti prioritari europei scelti dalla Commissione europea nella RTE ferroviaria e più precisamente nel corridoio prioritario n. 6, di cui costituisce la sezione transfrontaliera.

Il Collegamento Torino – Lione comprende 3 parti (descritte di seguito, da ovest ad est):

**PARTE FRANCESE:**

Questa parte, il cui Committente è il gestore della Rete Ferroviaria Francese (RFF), si estende dall'est di Lione a Saint Jean de Maurienne (esclusa), estremità ovest della parte comune italo-francese. Questa comprende:

- un itinerario viaggiatori ad alta velocità: fra l'est di Lione e il Sillon alpin (ad est di Chambéry), con un attraversamento in galleria del massiccio di Dullin e di quello di L'Epine; questa linea fa parte dell'itinerario ad alta velocità che collega Lione all'est di Chambéry.
- un itinerario merci e Autostrada Ferroviaria: fra l'est di Lione e il Sillon alpin, con un attraversamento in tunnel del massiccio di Chartreuse (la cui consistenza è stata definita nella Decisione ministeriale del 17 febbraio 2006);
- un itinerario misto (Viaggiatori e Merci) fra il Sillon alpin e l'ovest di Saint-Jean-de-Maurienne, con un attraversamento in galleria del massiccio di Belledonne e di quello del Rocheray.

Un terminale di Autostrada Ferroviaria sarà realizzato ad Est di Lione per il servizio a grande gabarit.

**PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE (il "Progetto" o "Progetto globale" oggetto del presente dossier)**

section internationale (ou : « partie commune »), entre Saint-Jean de Maurienne inclus et Condove, se développe en tunnel sur plus de 90 % de sa longueur : Tunnel de base (d'environ 51,5 km) et tunnel de l'Orsiera (d'environ 22,5 km). Le tracé est à l'air libre uniquement sur 3 zones : Saint-Jean de Maurienne en France, Chiomonte e à proximité du portail du tunnel de l'Orsiera en Italie. Des raccordements avec la ligne historique sont prévus à Saint-Jean de Maurienne (pour des exigences de service) et à proximité de Condove. Par ailleurs, des installations de maintenance sont prévues aux deux extrémités de la partie commune. Enfin, diverses installations de sécurité et d'exploitation sont prévues à l'entrée des descenderies et galeries d'accès aux tunnels.

L'entrée du tunnel de base se trouve à l'est de Saint-Jean de Maurienne. Après environ 51,5 km, le tunnel débouche à l'air libre en territoire italien, à l'extrémité ouest des gorges de la Dora, en commune de Chiomonte. La ligne franchit par un court viaduc (250 m) les gorges de la Dora et se prolonge par le tunnel de l'Orsiera. Du point de vue de la sécurité, les deux tunnels étant très rapprochés, ils sont considérés comme un tunnel unique.

L'ouvrage ferroviaire est constitué de deux tubes à voie unique, d'un diamètre intérieur de 8,40 m minimum (permettant la circulation de l'Autoroute Ferroviaire à grand gabarit), disposés avec un entraxe qui varie de 30 à 80 m. Sur les deux côtés de la voie sont prévus un trottoir d'évacuation (côté intérieur) et un trottoir de maintenance (côté extérieur).

A un espacement régulier, les trottoirs d'évacuation des deux tubes ferroviaires sont reliés entre eux par un rameau de communication, d'un gabarit utile de 2,40 m de large et 2,20 m de hauteur.

A mi-tracé du tunnel de base est prévue une station de sécurité et de secours pour l'évacuation des passagers (« Modane bis »). Une autre station de sécurité, en grande partie en tunnel, est prévue à la traversée des gorges de la Dora. En outre, à des intervalles réguliers, sont prévus 5 « sites d'intervention » pour le traitement des trains de marchandises ou AF avec un incendie à bord : Saint-Martin la Porte, La Praz, Modane bis (couplé à la gare de

La "parte comune italo-francese" della sezione internazionale (o "parte comune"), da Saint-Jean-de-Maurienne, incluso, a Condove, si sviluppa in galleria su oltre il 90 % della sua lunghezza: tunnel di base (di circa 51,5 km) e tunnel di Mattie (di circa 22,5 km). Il tracciato è all'aperto soltanto in 3 zone: Saint-Jean-de-Maurienne in Francia, Chiomonte e in prossimità del portale del tunnel dell'Orsiera, in Italia. Sono previste delle interconnessioni con la linea storica a Saint-Jean-de-Maurienne (per necessità di servizio) e in prossimità di Condove. Peraltro, sono previsti degli impianti di manutenzione alle due estremità della parte comune. Infine, diversi impianti di sicurezza e di esercizio sono previsti all'imbocco delle discenderie e gallerie di accesso ai tunnel.

L'imbocco del tunnel di base è situato ad est di Saint-Jean-de-Maurienne. Dopo circa 51,5 km, il tunnel sbocca all'aperto in territorio italiano, all'estremità ovest delle gorge della Dora, nel comune di Chiomonte. La linea attraversa con un breve viadotto (250 m) le gorge della Dora e prosegue con il tunnel dell'Orsiera. Dal punto di vista della sicurezza, essendo i due tunnel molto ravvicinati, sono considerati come un tunnel unico.

L'opera ferroviaria comprende due canne a binario unico, di un diametro interno di 8,40 m minimo (il che permette la circolazione dell'Autostrada ferroviaria a grande gabarit), posizionate con un interasse che varia tra 30 e 80 m. Da entrambi i lati del binario sono previsti un marciapiede di evacuazione (lato interno) ed un marciapiede di manutenzione (lato esterno).

Ad un'interdistanza regolare, i marciapiedi di evacuazione delle due canne ferroviarie sono collegati tra loro da un ramo di comunicazione, il cui gabarit utile ha una larghezza di 2,40m ed un'altezza di 2,20 m.

A metà del tracciato del tunnel di base è prevista una stazione di sicurezza e di soccorso per l'evacuazione dei viaggiatori ("Modane bis"). E' prevista un'altra stazione di sicurezza, in gran parte in galleria, nell'attraversamento delle gorge della Dora. Inoltre, ad intervalli regolari sono previsti 5 "siti d'intervento" per il trattamento dei treni merci o di AF con un incendio a bordo: Saint-Martin la Porte, La Praz, Modane bis (abbinato alla stazione di soccorso), Clarea,

secours), Clarea, Chiomonte, Mattie.

Par ailleurs, des stations de sécurité sont prévues aux 2 extrémités de la partie commune, à Saint-Jean de Maurienne (à l'air libre) et à Comba, à proximité du portail du tunnel de l'Orsiera. Les deux zones d'extrémité (Saint-Jean de Maurienne et Condove) abritent également différents équipements pour l'exploitation et la maintenance. Elles abritent également les voies nécessaires au stationnement des trains de secours et d'évacuation. Les installations mises en œuvre doivent permettre d'assurer la continuité dans l'exploitation des circulations et la maintenance du génie civil et des équipements. Des moyens spécifiques sont prévus pour assurer la sécurité des trains et des passagers, en particulier en cas d'incident important ou d'incendie, en application de normes spécifiques définies par la CIG.

#### **PARTIE ITALIENNE :**

La partie italienne, dont le maître d'ouvrage est le gestionnaire du réseau ferroviaire italien (RFI), s'étend de Condove à Settimo Torinese.

Le tracé développé par RFI, selon les orientations du Gouvernement lors du "Tavolo" de Palazzo Chigi, comporte :

- Un itinéraire nouveau mixte (Voyageurs et Fret) entre Condove et Bivio Pronda : une première partie du tracé, est réalisée en souterrain parallèlement à la Ligne Historique existante ; dans une deuxième partie, la ligne franchit en tunnel les collines entre le Val de Susa et le Val Sangone et la plaine du Sangone pour rejoindre la plateforme intermodale d'Orbassano; enfin, la ligne mixte est réalisée en souterrain à l'ouest de Turin, sous le Corso Marche, jusqu'à Bivio Pronda.
- Un itinéraire nouveau principalement Fret entre Bivio Pronda et le début de la ligne « à grande vitesse et grande capacité » Milan - Turin : cette ligne nouvelle est réalisée en souterrain sous le Corso Marche à partir de Bivio Pronda, puis en partie en souterrain et en partie à l'air libre en contournement Nord de l'agglomération turinoise (« Gronda Nord»).

Chiomonte, Mattie.

Sono peraltro previste stazioni di sicurezza alle 2 estremità della parte comune, a Saint-Jean-de-Maurienne (all'aperto) ed a Comba, in prossimità del portale del tunnel dell'Orsiera. Nelle due zone di estremità (Saint-Jean-de-Maurienne e Condove) sono anche ubicati diversi impianti per l'esercizio e la manutenzione. In queste sono previsti anche i binari necessari per lo stazionamento dei treni di soccorso e di evacuazione. Gli impianti messi in opera devono permettere di garantire la continuità nell'esercizio della circolazione e la manutenzione delle opere civili e degli impianti. Sono previsti dei mezzi specifici per assicurare la sicurezza dei treni e dei viaggiatori, in particolare in caso di incendio rilevante o di incendio, in attuazione delle norme specifiche definite dalla CIG.

#### **PARTE ITALIANA:**

La parte italiana, il cui Committente è il gestore della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), si estende da Condove a Settimo Torinese.

Il tracciato sviluppato da RFI secondo gli orientamenti del Governo in occasione del Tavolo di Palazzo Chigi comprende:

- un nuovo itinerario misto (viaggiatori e merci) tra Condove e Bivio Pronda: una prima parte del tracciato è realizzata in sotterraneo, a fianco alla linea storica esistente; nella seconda parte la linea attraversa in galleria i colli tra la Val di Susa e la Val Sangone per raggiungere la piattaforma intermodale di Orbassano; infine, la linea mista è realizzata in sotterraneo ad ovest di Torino, sotto Corso Marche, fino a Bivio Pronda;
- un nuovo itinerario, principalmente per il trasporto merci, fra Bivio Pronda e l'inizio della linea ad alta velocità ed alta capacità" Torino - Milano: questa nuova linea è realizzata in galleria sotto Corso Marche, a partire da Bivio Pronda, quindi in parte in sotterraneo ed in parte all'aperto nella circonvallazione nord di Torino detta "Gronda nord".

*Nota - L'itinéraire Voyageurs à partir de Bivio Pronda emprunte les lignes existantes, puis le « Passante » de Turin jusqu'à la gare de Turin - Porta Susa, et poursuit ensuite jusqu'à Torino Stura où les trains Voyageurs rejoignent la ligne « à grande vitesse et grande capacité » Milan - Turin.*

Le terminal d'Autoroute Ferroviaria d'Orbassano sera renforcé pour le service à grand gabarit.

*Nota - L'itinerario viaggiatori, a partire da Bivio Pronda, utilizza le linee esistenti, quindi il Passante di Torino fino alla stazione di Torino - Porta Susa, e prosegue poi fino a Torino Stura dove i treni viaggiatori raggiungono la linea "ad alta velocità e grande capacità" Torino - Milano.*

Il terminale di Autostrada Ferroviaria di Orbassano sarà rinforzato per il servizio a grande gabarit.







Considerata la complessa articolazione delle fasi di studi e lavori, abbiamo scelto di presentare un unico dossier, coerente con le garanzie richieste dalla Commissione, per la richiesta di finanziamento.

Consapevoli della preoccupazione della Commissione che le risorse finanziarie siano attribuiti a progetti realmente avviabili entro il 2013, diamo la più ampia assicurazione che il dossier trasmesso conferma la capacità dei nostri Paesi ad attuare il progetto secondo il calendario e le caratteristiche tecniche previste dallo stesso.

Tale domanda si basa su più anni di lavoro comune con fasi progressive che dimostrano la maturità raggiunta a tutt'oggi dal progetto. Essa è anche una testimonianza della comune capacità a superare le difficoltà specifiche di ogni grande progetto complesso di dimensione europea. Infine, la nostra richiesta si iscrive nella certezza che il sostegno finanziario dell'Unione Europea è una condizione indispensabile del successo del progetto.

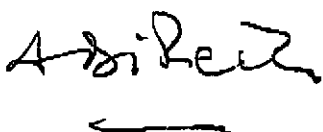
Perciò facciamo pieno affidamento, Illustre Vice Presidente, al Suo supporto al progetto europeo di collegamento ferroviario Torino-Lione. Ribadiamo la nostra precedente richiesta di un impegno giuridico pluriennale con riferimento al dossier nella sua completezza durante il periodo 2007-2013 e ci auguriamo inoltre che la Commissione Europea affermerà la sua determinazione a continuare a considerare questo progetto una delle sue priorità anche oltre il 2013, nell'ambito degli strumenti finanziari di cui disporrà.

Fiduciosi in un positivo esito della domanda, La preghiamo di gradire l'espressione dei nostri più cordiali saluti.

Il Ministro delle Infrastrutture  
della Repubblica Italiana

Il Ministro di Stato, Ministro dell'Ecologia,  
dello Sviluppo e della Pianificazione  
Sostenibili  
della Repubblica Francese

Antonio DI PIETRO



Jean-Louis BORLOO

