



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Le projet ferroviaire « Lyon-Turin »

Question écrite n° 17805

Texte de la question

M. Didier Quentin appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'accord de Rome du 30 janvier 2012 entre les gouvernements français et italien, au sujet du projet ferroviaire « Lyon-Turin ». En effet, à la suite d'un rapport récent d'experts italiens remettant en cause la rentabilité d'un tel investissement, des questions demeurent quant au financement de ce projet ferroviaire. En application de l'article 16 de ce même accord, le principe de base du financement global de la partie commune franco-italienne est la parité entre les deux États, tout en précisant que, pour les points cités à l'article 4 de l'accord de 2012, autres que le tunnel dit « de base » de 57 km, le financement incombe à l'État sur le territoire duquel les ouvrages sont situés. Il y est également indiqué que le « tunnel de base » de 57 km, situé majoritairement en France, est programmé avec un financement, hors contribution de l'Union Européenne, de 42,1 % pour la part française et de 57,9 % pour la part italienne, toujours en application de l'article 18 de l'accord de 2012. En effet, sur cette partie commune franco-italienne, la section française est de 33 km, avec deux tunnels, et elle est financée à 100 % par la France ; la section italienne, quant à elle, est de 22,5 km, avec un tunnel de 19,5 km, et elle est financée à 100 % par l'Italie. Pour arriver à la parité globale de financement entre la France et l'Italie, il convient donc que la partie italienne « surpaie » le tunnel de base, les coûts des 33 km français étant sensiblement supérieurs aux coûts des 22,5 km italiens. Il en résulte qu'en l'absence de la réalisation de la section précitée de 33 km en double tube sous les tunnels de Belledonne et du Glandon, la déclaration d'utilité publique (DUP) des accès français, prise en 2013, prévoyant seulement la réalisation de ces tunnels à simple tube, la contrepartie française du financement ferait défaut et l'Italie pourrait alors s'estimer lésée, au vu de la rupture du principe global de la parité évoqué ci-dessus. En outre, l'article 16 de l'accord de 2012 prévoit : « La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne ». C'est pourquoi il lui demande de lui indiquer la position du Gouvernement sur l'engagement des travaux de cette section de 33 km, véritable contrepartie française de l'accord de 2012 et sur les conséquences pour l'État français d'un éventuel abandon de cette partie du projet.

Texte de la réponse

Le projet de ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin doit permettre le report modal, de la route vers le fer, d'une part importante du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et réduire les impacts environnementaux du transport routier, en particulier dans les vallées alpines dès sa mise en service. Conformément à l'accord international franco-italien du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et à l'accord de Paris du 24 février 2015, la répartition de financements s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne dans la limite du coût certifié et déduction faite de la participation européenne, laquelle a régulièrement confirmé son intérêt pour le projet, et finance les études de l'ouvrage à hauteur de 50 % et les travaux à hauteur de 40 %. Opérationnellement, la section transfrontalière du Lyon-Turin n'est plus un projet mais un chantier, dont la mise en service est prévue en 2030. Les travaux préliminaires sont désormais en voie d'achèvement avec plus de 28 km de creusement

réalisés sur les 160 km du projet. Les procédures pour l'attribution des travaux principaux sont d'ailleurs en cours. Ainsi, en décembre 2019, TELT, le maître d'ouvrage du projet, a envoyé les dossiers de consultation aux entreprises pour les marchés de creusement du tunnel côté français. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (LOM) a confirmé la spécificité internationale du Lyon-Turin, en précisant que « l'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport ». Spécifiquement sur les accès, la LOM rappelle qu'« en lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent, d'ici 2023, de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi. » Le Gouvernement a demandé à SNCF Réseau de lancer un tel programme d'études au sein d'un comité de pilotage placé sous l'égide du préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes dans lequel sont mobilisés des collectivités et les élus. Il ne s'agit toutefois pas, dans ce travail sur la programmation des accès, de remettre en cause leur réalisation à terme, mais de n'envisager cette réalisation qu'une fois exploitées les potentialités de la ligne classique et en fonction de l'évolution des trafics dans le tunnel de base. L'Italie conduit d'ailleurs une démarche similaire, pour revoir la programmation des accès côté italien. Ces deux programmes de révision font l'objet d'échanges transparents entre les deux Etats.

Données clés

Auteur : [M. Didier Quentin](#)

Circonscription : Charente-Maritime (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17805

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 mars 2019](#), page 2320

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7561