



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 15ème législature

### Voies d'accès au tunnel Lyon-Turin

Question écrite n° 8096

#### Texte de la question

M. Thomas Rudigoz rappelle à Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, que le Président de la République a réaffirmé, le 27 septembre 2017, la volonté partagée par la France et l'Italie de relancer le projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin. Un engagement mis à mal par les préconisations du rapport du comité d'orientation des infrastructures daté du 1er février 2018. D'une part, le COI recommande de moderniser la ligne historique Dijon-Chambéry-Modane en y investissant 700 millions d'euros, alors même que cet axe est structurellement inadapté à un fret massifié de dimension européenne, ni ne dessert les flux du corridor ferroviaire méditerranéen. D'autre part, le rapport du COI préconise de repousser au-delà de 2038 les travaux d'aménagement des accès français au tunnel de base, quand bien même la mise en service du tunnel de base est prévue à l'horizon 2030, date concomitante à la livraison des accès italiens. Il serait intolérable que la France, qui a co-financé le projet ferroviaire à un coût moindre que l'Italie, livre ses voies d'accès près de vingt ans après l'inauguration du tunnel lui-même. Le Lyon-Turin est un tout cohérent, composé du tunnel transfrontalier et des voies d'accès françaises et italiennes. Seule la réalisation coordonnée de toutes ces composantes du programme permettra d'opérer un report modal massif du transport de marchandises de la route vers le rail. Ce report modal est urgent au vu de l'explosion du nombre de poids lourds transitant à la frontière franco-italienne : près de 3 millions par an, avec une hausse de 12 % en quatre ans. En conséquence, dans le cadre de la future loi mobilités, il lui demande de bien vouloir lui présenter un calendrier des travaux de construction des voies d'accès françaises au tunnel ferroviaire Lyon-Turin qui, sans reprendre les propositions du COI, s'articule judicieusement avec les travaux du tunnel lui-même, du nœud ferroviaire lyonnais, ainsi que du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

#### Texte de la réponse

La section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin représente un montant d'investissement de 10 Md€, auquel participent l'Italie à hauteur de 35 % et l'Union européenne à hauteur de 40 %, au titre de son soutien au développement des réseaux transeuropéens de transport. Ce projet a donc un statut particulier, compte tenu de sa dimension européenne et de sa réalisation garantie par des traités internationaux. Ainsi, le Président de la République a confirmé lors du 34ème sommet franco-italien du 27 septembre 2017, l'importance stratégique de la section transfrontalière. Ce projet aura des bénéfices environnementaux certains dans les vallées alpines et sécurisera les flux de transports entre la France et l'Italie, qui reposent aujourd'hui quasi-exclusivement sur les passages routiers. C'est donc à la fois un projet profondément européen et un projet nécessaire à la transition écologique engagée par le Gouvernement français. La réalisation des accès au tunnel de base du Lyon-Turin doit s'inscrire, au même titre que les autres grands projets, dans la démarche de sincérité voulue par le Gouvernement, qui doit permettre de construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, réaliste, et mettre en œuvre la priorité donnée par le Président de la République à l'amélioration des transports du quotidien. Cette réalisation sera donc nécessairement phasée, cohérente avec l'évolution des trafics entre la France et l'Italie. Les travaux du conseil d'orientation des infrastructures (COI) ont mis en évidence que la modernisation de la ligne existante Dijon-

Modane, pour un montant de 700 M€, permettra d'accueillir dans de bonnes conditions les trafics de fret à la mise en service du tunnel de base. Modernisée notamment par des investissements de renforcements de traction électrique, de remise à niveau des voies de service et d'amélioration de l'exploitation, cette ligne pourrait alors permettre d'acheminer à travers les Alpes franco-italiennes 10 Mt/an avant l'ouverture du tunnel de base, puis 15Mt/an après son ouverture, à comparer aux 20 Mt/an qui transitent actuellement par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc et aux 3Mt/an qui utilisent actuellement la voie ferroviaire pour traverser les Alpes. La réalisation de ces voies d'accès devra également être articulée avec le traitement du nœud ferroviaire lyonnais (NFL). D'ores et déjà, les études permettant la tenue d'un débat public sur les aménagements de long terme du NFL en 2019 ont été lancées. Ces aménagements permettront notamment d'augmenter la capacité du nœud, et impacteront directement les principaux pôles d'échanges importants de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Thomas Rudigoz](#)

**Circonscription :** Rhône (1<sup>re</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8096

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [1er mai 2018](#), page 3693

**Réponse publiée au JO le :** [13 novembre 2018](#), page 10314