ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Engagement de l'État français concernant la réalisation des accès au Lyon-Turin

Question orale n° 1472

Texte de la question

Mme Typhanie Degois appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la réalisation des voies d'accès au tunnel de base du Lyon-Turin. En mars 2021, un accord a été conclu entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil de l'Union européenne sur le règlement 2021-2027 du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Les taux de cofinancement pour les projets de mobilité vont passer de 40 % à 50 %, permettant à la France et l'Italie de réduire de près d'un milliard d'euros leur contribution au Lyon-Turin. Malgré le soutien renforcé de l'Europe à ce projet, et tandis que la réalisation des accès côté italien est bien engagée, la France semble accuser un certain retard, et la seule modernisation de la ligne historique entre Dijon et Modane ne suffira pas à répondre aux enjeux de mobilité portés par le tunnel transfrontalier entre Lyon et Turin. Dans la continuité des avancées inscrites dans la loi d'orientation des mobilités concernant la réalisation des accès au tunnel de base, un comité de pilotage se réunit régulièrement afin qu'un scénario puisse être arrêté à la fin de l'année 2022. Il est urgent que l'État réaffirme son attachement au projet du Lyon-Turin. Dans ce sens, elle lui demande donc s'il peut confirmer devant la représentation nationale que la modernisation de la ligne historique ne constitue qu'une solution temporaire à la réalisation des accès au tunnel de base, et préciser les modalités de financement françaises.

Texte de la réponse

TUNNEL LYON-TURIN
M. le président. La parole est à Mme Typhanie Degois, pour exposer sa question, n° 1472, relative au tunnel Lyon-Turin.

Mme Typhanie Degois. Le Lyon-Turin n'est plus un projet, mais bien un chantier. L'enjeu est de taille : en 2019, plus de 46 millions de tonnes de marchandises ont transité par la frontière franco-italienne, mais seulement 7,8 % ont emprunté le rail. Le cap des 3 millions de poids-lourds a été franchi, avec les lourdes conséquences environnementales qu'on connaît.

Clé de voûte de la future liaison, le tunnel de base transfrontalier doit être livré d'ici à 2030. Le calendrier de réalisation des voies d'accès côté français est, en revanche, beaucoup plus incertain, malgré de nombreuses annonces. Déclarées d'utilité publique en 2013, les voies nouvelles – soit 190 kilomètres – entre Lyon et le tunnel transfrontalier en Savoie sont indispensables si nous voulons préserver l'environnement et assurer une mobilité efficace en Savoie et Haute-Savoie. Dans le souci de respecter les deniers publics, un phasage techniquement plus sobre – et donc moins coûteux – des voies d'accès a été privilégié. Pourtant, l'État préfère investir dans la modernisation de la ligne historique Dijon-Modane pour alimenter le futur tunnel. Or cette ligne est excentrée et inadaptée à un axe de fret massifié, puisqu'elle traverse plusieurs agglomérations et longe le lac du Bourget, plus grand lac naturel de France, je le rappelle ; de fait, elle suscite le rejet unanime des acteurs économiques et politiques de notre territoire.

La Savoie attend des réponses quant aux suites que le Gouvernement entend donner aux accès du Lyon-Turin. Aussi ai-je trois questions à vous poser, monsieur le ministre délégué. Tout d'abord, quel calendrier précis est envisagé pour lancer les travaux des voies d'accès françaises menant au tunnel ? À défaut de tels travaux, nous aurons construit un tunnel qui ne servira à rien ! Ensuite, pourquoi ne pas engager dès maintenant des travaux sur la portion de liaison qui fait consensus, entre Lyon et Saint-André-le-Gaz ? Enfin, l'État a-t-il engagé des démarches auprès de l'Union européenne pour le cofinancement des accès français, comme le Président de la République s'y était engagé l'année dernière ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué chargé des transports.* Vous m'interrogez sur les engagements de l'État français concernant la réalisation des accès au tunnel Lyon-Turin et, plus généralement, sur cette liaison qui, comme vous l'avez dit, n'est plus un projet mais bien un chantier. Cet aménagement d'envergure favorisera un report modal de la route vers le fer, et sera bénéfique aux vallées alpines sur le plan environnemental.

L'État a confirmé à de nombreuses reprises son engagement dans la réalisation de cette liaison, que ce soit lors de l'examen de la loi d'orientation des mobilités, lors du sommet de Naples du 27 février 2020, ou encore avec le plan de relance national, en septembre 2020. Le projet se compose de deux parties : il comprend d'une part un tunnel transfrontalier reliant Saint-Jean-de-Maurienne à Suse – ses travaux préliminaires sont en voie d'achèvement, et plus de 30 kilomètres de creusement ont été réalisés sur les 164 kilomètres totaux de galeries ; et, d'autre part, des voies d'accès – une démarche est en cours côté français, avec l'ensemble des partenaires locaux, pour définir un phasage pertinent des accès d'ici à 2023.

Je tiens à rappeler qu'il ne s'agit pas, dans ce travail sur la programmation des accès, de remettre en cause la réalisation, à terme, des lignes nouvelles mais bien de s'articuler avec les potentialités de la ligne classique. La loi d'orientation des mobilités a d'ailleurs privilégié la modernisation de cette dernière dans l'immédiat et 700 millions d'euros de financements de l'État sont prévus à cet effet avant 2027.

Plusieurs comités de pilotage se sont tenus avec les parties prenantes sous la présidence du préfet de région. Celui de décembre dernier puis celui de mars ont permis de retenir trois scénarios préférentiels. Le prochain comité de pilotage permettra de retenir le scénario de phasage préférentiel sur la base des analyses socio-économiques en cours.

Pour ce qui est des financements européens, je me réjouis des perspectives offertes par le projet de règlement européen sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, dit MIE 2.0, pour la période 2021-2027, qui permet d'envisager un taux de cofinancement maximal, passant de 40 % à 55 %. L'Union européenne doit prendre des engagements fermes à ce sujet. Le moment venu, la France sollicitera les financements avec les taux les plus élevés dans le cadre des appels à projets qui seront lancés sur la période du MIE 2.0.

Comme vous, madame la députée, je souhaite que l'Europe confirme ses intentions et soit au rendez-vous de ce projet transfrontalier emblématique.

M. le président. La parole est à Mme Typhanie Degois.

Mme Typhanie Degois. Je vous remercie pour vos éléments de réponse. En Savoie, la grande inquiétude, c'est finalement de se retrouver avec un tunnel sans accès et que tout cet argent et tout ce foncier utilisés ne servent à rien. Les acteurs économiques et les acteurs politiques ont besoin de visibilité. Ils demandent qu'on utilise les fonds de l'Union européenne et les fonds du plan de relance afin de bâtir la suite ensemble.

Données clés

Auteur : Mme Typhanie Degois
Circonscription : Savoie (1re circonscription) - La République en Marche

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/questions/QANR5L15QOSD1472

Type de question : Question orale
Numéro de la question : 1472
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 18 mai 2021
Réponse publiée le : 26 mai 2021, page 5445
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 18 mai 2021