

14ème législature

| | | |
|---|--|--|
| Question N° : 41251 | De Mme Odile Saugues (Socialiste, républicain et citoyen - Puy-de-Dôme) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Affaires étrangères | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > ligne Lyon Turin | Analyse > financement. perspectives. |
| Question publiée au JO le : 29/10/2013 Réponse publiée au JO le : 21/01/2014 page : 730 Date de changement d'attribution : 05/11/2013 | | |

Texte de la question

Mme Odile Saugues attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur la difficulté à rendre compatible la mise en service rapide de la LGV Lyon-Turin et le respect des priorités en matière d'infrastructures ferroviaires, établies par le rapport « Mobilité 21 », remis au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche le 27 juin 2013. Ce rapport estime que la saturation de la voie transalpine actuelle ne devrait pas intervenir avant 2035 à 2040 et place la mise en service de la liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin parmi les secondes priorités, à l'horizon 2030-2050. Or il y est établi qu'en poursuivant ce projet de liaison, sans déblocage de nouveaux moyens, « aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030 ». Il apparaît par conséquent qu'il faille choisir, par exemple, entre la mise en service rapide de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin et les provisions pour travaux sur la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, pourtant classés dans le rapport parmi les premières priorités. Dans un contexte de nécessaires limitations des dépenses publiques, elle souhaite savoir comment il entend accorder l'amélioration et l'extension du réseau existant sur le territoire national avec la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Texte de la réponse

Le projet de nouvelle liaison Lyon-Turin vise à permettre un report modal très important du trafic routier vers le mode ferroviaire. Il s'agit d'un projet de ligne mixte permettant le transport des voyageurs et des marchandises. La nécessité de sécuriser les échanges entre la France et l'Italie à travers les Alpes a été renforcée après que les accidents survenus dans les tunnels alpins en 1999 et 2005 ont mis en évidence la fragilité du système actuel qui repose principalement sur le mode routier. Il s'agit donc d'un projet stratégique pour la France et l'Italie qui sont engagés par des accords internationaux, dont le dernier, en date du 30 janvier 2012, vient d'être ratifié par la France et le sera prochainement par l'Italie. Le sommet franco-italien qui s'est tenu à Rome le 20 novembre 2013 a été l'occasion de souligner le caractère prioritaire que représente la mise en oeuvre du projet pour les deux États. La nouvelle liaison ferroviaire est composée de trois sections : une section transfrontalière, comportant notamment un tunnel de base de 57 kilomètres et dont l'avancement est piloté par la France et l'Italie, et des accès français et italiens à cette section, pilotés respectivement par Réseau ferré de France (RFF) et Rete ferroviaria Italiana (RFI). La section transfrontalière fait l'objet d'engagements internationaux et n'a donc pas été soumise à l'examen de la Commission mobilité 21 qui s'est uniquement prononcée sur la question des accès français. La Commission classe les accès en seconde priorité à partir de 2030 quel que soit le scénario financier, jugeant que des incertitudes pèsent sur le calendrier de la section transfrontalière et que les risques de saturation et de conflits d'usage justifiant la réalisation du projet n'interviendraient pas avant 2035 à 2040. Elle recommande en outre un suivi spécifique de



développement du projet global. Ainsi, le calendrier des accès français sera mis en cohérence avec la mise en service du tunnel de base et la saturation projetée des lignes du réseau existant. Enfin, le budget nécessaire à la réalisation de ce projet est important. En conséquence, compte tenu de la dimension européenne de cette infrastructure, une participation communautaire au niveau le plus élevé possible - soit 40 % du coût des travaux et 50 % des études - est un élément particulièrement décisif pour sa réalisation. Il est nécessaire d'obtenir la confirmation formelle de la Commission européenne pour ce financement. C'est pourquoi les deux États présenteront, en 2014, une demande de financement conjointe dans le cadre de l'appel à projets qui sera lancé par la Commission.