

15ème législature

Question N° : 18019	De M. Nicolas Dupont-Aignan (Non inscrit - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >Financement du tunnel transalpin Lyon-Turin	Analyse > Financement du tunnel transalpin Lyon-Turin.
Question publiée au JO le : 19/03/2019 Réponse publiée au JO le : 27/10/2020 page : 7562 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le financement de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. En application de l'article 18 de la convention qui lie les deux États pour la réalisation commune de cet ouvrage, il est prévu que l'Italie prendra à sa charge 57,9 % du financement du tunnel, c'est-à-dire plus de la moitié du coût total alors qu'elle n'est amenée à réaliser que 12 kilomètres sur 57. Le fondement de ce sur-financement demandé à l'Italie tient au fait que la France construira seule les 33 kilomètres du tunnel à double tube en amont de Saint-Jean de Maurienne (articles 4 et 16 du traité). Or, si l'on en croit les conclusions du conseil d'orientation pour les infrastructures, la réalisation de ce tunnel côté Français est plus qu'aléatoire. Dans ces conditions, il souhaiterait savoir si l'Italie serait fondée à demander à la France un remboursement du surcoût qu'elle a versé si la France ne respecte ses engagements contractuels.

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) d'orientation des mobilités 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.