



## 16ème législature

<b>Question N° : 120</b>	<b>De M. Thomas Rudigoz ( Renaissance - Rhône )</b>	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Réalisation des accès français du Lyon-Turin</b>	<b>Analyse &gt; Réalisation des accès français du Lyon-Turin.</b>
Question publiée au JO le : <b>10/01/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>18/01/2023</b> page : <b>417</b>		

### Texte de la question

M. Thomas Rudigoz attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessité que la France confirme ses engagements pour la réalisation des accès français au tunnel de base du Lyon-Turin. Aujourd'hui irréversible, ce projet représente le cœur de la stratégie européenne d'un corridor méditerranéen mais est aussi un enjeu essentiel pour améliorer les transports du quotidien entre Lyon et les Alpes. Repousser les travaux représenterait un coût non seulement économique, estimé à 500 millions d'euros par an par la Transalpine, et écologique, en laissant plus de 3 millions de camions sur les routes entre la France et l'Italie. Enfin, des décisions vont devoir être prises dans les prochaines semaines pour définir les investissements de la France en matière de ferroviaire sur les 5 et les 10 prochaines années, M. le député souhaiterait connaître la position de M. le ministre concernant le scénario privilégié par les collectivités aujourd'hui, qui est celui du « grand gabarit », estimé à 6,7 milliards d'euros par SNCF Réseau. Il rappelle que la France a déjà pris un certain nombre d'engagements vis-à-vis de son partenaire italien et de l'Union européenne et qu'ainsi de nombreux financements européens sont aujourd'hui dépendants de la décision française. Il lui demande sa position sur ce sujet.

### Texte de la réponse

#### TUNNEL LYON-TURIN

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin, suppléant M. Thomas Rudigoz, pour exposer sa question, n° 120, relative au tunnel Lyon-Turin.

**M. Jean-Philippe Ardouin,** *suppléant M. Thomas Rudigoz.* Cette question est effectivement celle de mon collègue Thomas Rudigoz, qui ne peut être présent ce matin.

Les travaux du tunnel transfrontalier entre la France et l'Italie, devant relier Lyon et Turin, battent actuellement leur plein dans les Alpes. D'ici quelques années, les premiers trains devraient pouvoir l'emprunter. Cependant une question demeure : quelle ambition souhaitons-nous pour les accès français ? Il est en effet nécessaire que la France confirme ses engagements pour la réalisation des accès au tunnel de base de la ligne Lyon-Turin.



Irréversible, ce projet représente le cœur de la stratégie européenne de constitution d'un corridor méditerranéen, mais aussi un enjeu essentiel pour améliorer les transports du quotidien entre Lyon et les Alpes. Repousser les travaux représenterait un coût non seulement économique, estimé par le comité pour la Transalpine à 500 millions d'euros par an, mais aussi écologique, en laissant plus de 3 millions de camions sur les routes entre la France et l'Italie.

Ainsi, après la publication imminente du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, des décisions devront ainsi être prises dans les prochains mois par le Gouvernement, afin de définir les investissements de la France en matière ferroviaire sur les cinq et dix prochaines années.

Je souhaiterais donc connaître la position du Gouvernement vis-à-vis du scénario actuellement privilégié par les collectivités territoriales concernées et qui est celui du « grand gabarit », estimé à 6,7 milliards d'euros par SNCF Réseau. Nous avons déjà pris certains engagements auprès de notre partenaire italien et de l'Union européenne, et de nombreux financements européens dépendent de notre décision sur ce point.

Par ailleurs, qu'en est-il des subventions proposées par Bruxelles et auxquelles la France pourrait participer, subventions qui permettraient de financer ce chantier à hauteur de 50 %, notamment dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) dont l'appel à projets se conclut demain ?

Nos partenaires attendent notre réponse et comptent sur notre investissement pour donner sa pleine dimension à cette infrastructure européenne de premier plan.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

**M. Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.** Je commencerai par la fin en vous répondant que nous attendons effectivement le rapport du Comité d'orientation des infrastructures, qui doit nous fournir l'ensemble des éléments qui nous permettront de trancher de manière définitive entre les différentes options.

Je rappellerai aussi trois éléments.

D'abord, il est vrai que la France s'est engagée sur ce projet, dont les niveaux de subventions européennes sont conditionnés au respect de délais de réalisation.

Ensuite, ce projet a un impact écologique et social. Il s'agit d'améliorer les liaisons entre la France et l'Italie et, surtout, de limiter la pollution dans la vallée alpine provoquée par les flux de camions qui, demain, pourront être évités grâce à ce projet.

**M. Gabriel Amard.** Et aujourd'hui ?

**M. Christophe Béchu, ministre.** Cependant – troisième point –, ce projet a un coût et dans sa détermination, la question des accès n'est pas secondaire. À cet égard, le tracé du grand gabarit que vous avez évoqué et qui aurait l'avantage d'éviter le transport routier d'un maximum de 25 millions de tonnes de marchandises est aussi le scénario le plus cher, avec un coût de 6,7 milliards d'euros. Le Gouvernement a bien noté que ce tracé a la préférence des collectivités concernées. Cela étant, si la construction du tunnel fait l'objet d'un engagement financier interétatique, avec un soutien de l'Europe, le cofinancement des accès par les collectivités n'a, lui, jamais été écarté ; depuis l'origine, il a été identifié comme l'un des leviers potentiels, étant donné que ces accès sont destinés à réduire le trafic routier.

Il convient donc que le tour de table pour le financement des accès soit complet, et que la discussion ne porte pas



seulement sur ce qu'ils permettraient d'éviter, mais aussi sur leur coût et leur calendrier de réalisation. Dans la continuité du déplacement de Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, qui s'est entretenu avec les collectivités locales à ce sujet, les mois à venir – je l'ai dit en introduction – nous permettront d'aboutir à une décision.

**M. Gabriel Amard.** Merci, monsieur le ministre.