



Lyon, le 13 février 2018

LIAISON LYON-TURIN

L'urgence d'une programmation réaliste des accès français au tunnel de base

Le jeudi 1^{er} février, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a remis au gouvernement son rapport sur la stratégie nationale d'investissement dans les grandes infrastructures de transport. Ce rapport est censé « éclairer » l'élaboration du projet de Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) qui doit être présenté en avril au Conseil des ministres.

Le Comité pour la Transalpine conteste les recommandations formulées par le COI concernant la liaison ferroviaire Lyon-Turin, à savoir :

- **repousser au-delà de 2038 l'aménagement des accès français** (déclarés d' « utilité publique et urgents » en 2013) au tunnel transfrontalier dont le chantier est lancé pour une livraison à l'horizon 2030
- **investir, en attendant 2038, 700 M€ dans la modernisation de la ligne existante Dijon-Modane** pour développer les flux de fret ferroviaire
- **temporiser l'aménagement du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)** dont la section Nord a été déclarée d'utilité publique en 2012

A l'évidence, ces recommandations ne tiennent pas compte de l'ensemble des données stratégiques de ce dossier : dimension européenne, aménagement du territoire, développement économique, compétitivité de la France dans les échanges internationaux... A travers ses propositions, le COI est en contradiction avec les priorités affichées en ouverture de son rapport :

- **la transition écologique :** sans voies d'accès performantes au tunnel de base, **impossibilité d'opérer un report modal massif du transport de marchandises de la route vers le rail** et de contribuer efficacement à la lutte contre le réchauffement climatique. C'est pourtant la vocation majeure du programme européen Lyon-Turin face à la croissance constante de trafic de poids lourds dans les Alpes.
- **la mobilité du quotidien :** sans accès au tunnel de base **pas d'amélioration des dessertes entre Lyon et les métropoles du sillon alpin** (Grenoble, Chambéry, Annecy...)
- **la soutenabilité financière :** sans accès performants dès la mise en service du tunnel de base, **sous-utilisation des capacités de l'ouvrage**. Par ailleurs, **non-sens économique d'investir 700 M€ dans des travaux transitoires sur une section de la ligne Dijon-Modane qui est structurellement inadaptée** à un axe de fret massifié européen.



A l'heure où la Loi d'Orientation sur les Mobilités est en cours d'élaboration, **la Transalpine appelle à une large mobilisation autour des objectifs majeurs suivants :**

- ✓ **la relance rapide d'un processus de programmation des accès français de la liaison Lyon-Turin, selon un phasage réaliste et en cohérence avec le calendrier de mise en service du tunnel de base transfrontalier à l'horizon 2030.** Ce processus devra intégrer la création d'une instance de concertation pilotée par l'Etat et rassemblant les élus des collectivités locales concernées par les accès. Objectif : envisager les éventuelles modifications du projet initial des accès (coût prévisionnel pour la France de 7,7 Md€) pour en alléger les coûts et élargir significativement leur éligibilité aux financements européens.

- ✓ **l'inscription dans la programmation financière quinquennale (2018-2022) de la Loi d'Orientation sur les Mobilités, des crédits nécessaires à :**
 - **la conduite des études techniques relatives à la programmation des voies d'accès au tunnel de base** dans le cadre du processus évoqué ci-dessus.

 - **la réalisation de la section Nord du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)** déclarée d'utilité publique en 2012.