



Lyon, le 2 février 2018

RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

Lyon-Turin : le chantier du tunnel « acté » mais un calendrier des accès à resserrer d'urgence

Au terme de trois mois de travail et de nombreuses auditions et rencontres, dont celle du Comité pour la Transalpine, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a remis hier son rapport à la ministre des Transports Elisabeth Borne. Dans la perspective du projet de loi d'orientation sur les mobilités, ce rapport formule des recommandations sur la stratégie nationale d'investissement en matière de grandes infrastructures de transports sur les 20 prochaines années.

Section transfrontalière du Lyon-Turin : un chantier « acté »

Le Comité pour la Transalpine se félicite de la confirmation, par le COI, que le tunnel de base de la liaison Lyon-Turin est un chantier « acté », conformément aux engagements réaffirmés par le Président de la République lors du sommet franco-italien du 27 septembre dernier.

Compte tenu de la vocation internationale de ce chantier stratégique, fruit de plusieurs traités internationaux et d'accords de financement entre l'Union européenne (40%), l'Italie (35%) et la France (25%), le tunnel transfrontalier n'entre pas dans le périmètre des projets examinés par le COI. En toute logique, il fait l'objet d'un plan de financement spécifique qui est actuellement préparé par un groupe de travail franco-italien en lien avec l'UE. Les conclusions de ce groupe de travail sont attendues prochainement en vue de l'engagement, dès cette année, de la phase « définitive » du chantier, tel que les Parlements français et italien l'ont ratifié début 2017.

Une impulsion positive pour le Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) et le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)

En cohérence avec les orientations qu'elle défend depuis des années, la Transalpine salue également l'impulsion donnée par le COI à deux dossiers distincts du Lyon-Turin mais qui lui sont très étroitement liés, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que la mobilité du quotidien des voyageurs.

Pour le COI, le traitement du Nœud ferroviaire lyonnais est une « *priorité de tout premier rang* » nécessitant une première phase de travaux avant 2022. Pour les phases suivantes du NFL ainsi que pour le CFAL, le COI recommande vivement l'organisation rapide d'un débat public associant l'ensemble des acteurs de l'aire urbaine de Lyon pour préciser les aménagements à réaliser. Cette réflexion devra notamment s'inscrire dans la perspective de la mise en service du tunnel transfrontalier de la liaison Lyon-Turin et de ses évolutions en termes de trafics fret et voyageurs.



Voies d'accès au tunnel transfrontalier : un calendrier incomptable avec l'urgence écologique

Avant d'engager la réalisation des voies d'accès depuis Lyon jusqu'au tunnel transfrontalier (déclarées d'utilité publique en 2013), le rapport du COI recommande, dans un premier temps, de moderniser progressivement (pour un montant de 700 M€) le tronçon historique Dijon – Ambérieu – Chambéry - St-Jean-de-Maurienne.

Le Comité pour la Transalpine est clairement favorable à toutes mesures techniques et réglementaires favorisant la montée en puissance des flux de fret ferroviaire en vue de la mise en service du tunnel transfrontalier à l'horizon 2030. Mais la Transalpine insiste sur les **limites et les paradoxes d'un raisonnement comptable qui se traduirait par des investissements lourds dans des solutions transitoires**, et ce au détriment de la réalisation d'infrastructures répondant à des problématiques de long terme.

Le tunnel transfrontalier du Lyon-Turin est un chantier européen stratégique définitivement sur les rails. Il est la clé de voûte d'un programme global intégrant également les voies d'accès au tunnel côté français et côté italien (nos voisins ont quasiment finalisé le projet). **C'est la réalisation de l'ensemble des composantes de ce programme qui permettra de rendre pleinement opérationnel et efficace le maillon manquant du corridor ferroviaire méditerranéen** reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale.

Sans autre alternative moderne et crédible, ce maillon est vital pour **opérer un report modal massif du transport de marchandises de la route vers le rail, et lutter efficacement contre la pollution dans les vallées alpines**. Il répond ainsi à **l'exigence absolue de transition écologique**, première des priorités mises en avant dans le rapport du COI et par le gouvernement.

Dans cet esprit, la Transalpine :

- **souligne que l'axe historique Ambérieu – St-Jean-de-Maurienne est structurellement inadapté à un axe de fret massifié de dimension européenne, calibré sur la capacité du futur tunnel transfrontalier (40 Mt/an).**
- tout en étant favorable à des aménagements transitoires en faveur de la dynamisation des flux de fret ferroviaire transalpins, **appelle donc le gouvernement à accélérer, en concertation avec les acteurs locaux, le processus de programmation des voies d'accès françaises**, en cohérence avec la philosophie globale du programme Lyon-Turin, mais aussi dans le respect des engagements pris avec l'Italie pour définir la clé de cofinancement du tunnel de base. **Cette programmation des accès doit être pensée selon un séquençage certes réaliste, mais dans un calendrier logique et pertinent par rapport à la date de mise en service du tunnel transfrontalier à l'horizon 2030.**
- **demande que soient communiqués les « éléments » que le COI évoque pour privilégier, dans un premier temps, la modernisation de l'axe historique** (notamment les conclusions de la mission conduite l'été dernier à la demande du gouvernement par le CGEDD). **La mise en place d'outils d'analyse solides et fiables permettant de mesurer les capacités de trafics des infrastructures existantes s'impose à cet égard comme une nécessité.**