

Lyon, le 29 janvier 2024

SECTION FRANÇAISE DU LYON-TURIN

La France déposera bien un dossier de demande de cofinancement à Bruxelles avant la date butoir du 30 janvier

Après l'annonce d'un engagement de 20 M€ supplémentaires par Laurent Wauquiez, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Comité pour la Transalpine salue l'accord conclu entre l'Etat et les collectivités locales en vue du dépôt d'un dossier de demande de subventions à l'Union Européenne pour le cofinancement des études d'Avant Projet Détaillé (APD) de la section française du Lyon-Turin.

« C'est un nouveau cap majeur qui vient d'être franchi pour la réalisation complète de la liaison. Ce signal fort était attendu par l'Italie et l'Europe » déclare Jacques GOUNON, Président du Comité pour la Transalpine *« qui s'est fortement mobilisé pour éclairer les enjeux et risques liés à cette échéance. »*

« Avec cet accord, les parties prenantes se sont montrées à la hauteur de leurs responsabilités. A cet égard, l'engagement annoncé hier par la Région représente une contribution décisive. Il convient également de saluer l'action de la Préfète de région Fabienne Buccio qui a conduit les négociations au nom de l'Etat. »

D'un coût total de 220 M€, cette phase d'études APD porte à la fois sur la centaine de kilomètres de voies nouvelles depuis Lyon jusqu'à l'entrée du tunnel sous les Alpes en cours de creusement (170 M€), mais aussi sur la partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (50 M€).

Pour bénéficier des 90 M€ éligibles à un cofinancement européen, la date limite du dépôt du dossier à Bruxelles est fixée au mardi 30 janvier. Mais ce dépôt n'est possible qu'à la condition que la France présente un plan de financement du reste à charge du pays.

Après des semaines de discussions, un compromis a donc été trouvé sur le fil entre l'Etat, qui s'est engagé à hauteur de 85 M€ et les collectivités locales pour 45 M€. Après une étude détaillée, la Commission européenne annoncera en juin prochain si le dossier français a été retenu pour bénéficier des subventions sollicitées.

En quoi consistent les études APD ?

Pour l'heure, la section française du Lyon-Turin et le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) en sont encore au stade de l'Avant-Projet Sommaire. Déclarés d'utilité publique en 2012 et 2013, ces deux projets distincts mais complémentaires ont été définis dans leurs grandes lignes et leur faisabilité technique vérifiée.

C'est sur cette base que doivent maintenant être menées les études d'Avant-Projet Détaillé, étape cruciale avant le lancement des appels d'offres et le démarrage des travaux. Cette phase est prévue pour s'étaler sur trois ans à compter de 2025. Elles ont pour but de définir de manière très détaillée les projets dans leurs aspects techniques, économiques et environnementaux. Elles visent également à planifier les différentes phases de travaux.

Les engagements financiers respectifs des collectivités pour les études sur la seule section française sont les suivants : Région Auvergne-Rhône-Alpes (33 M€) ; Départements de la Savoie (3 M€) et du Rhône (1,5 M€) ; agglomérations d'Annecy (1 M€), de Grenoble (1 M€), de Chambéry (450.000 €) et d'Aix-les-Bains (300.000 €).

Quel tracé prioritaire pour la section française ?

Le tracé de la section française du Lyon-Turin a été acté par la Déclaration d'Utilité Publique de 2013. Près de 140 km de ligne mixte, c'est-à-dire à la fois pour les voyageurs et les marchandises, doivent permettre de relier Lyon à l'entrée du tunnel sous les Alpes en cours de creusement en Savoie.

Dans une logique de soutenabilité financière, il a été décidé en 2019 de réaliser la liaison en deux phases. Au terme d'une concertation avec les collectivités locales concernées, une majorité s'est dégagée en faveur du tracé prioritaire le plus direct (par le tunnel sous Chartreuse) offrant la plus grande capacité pour le fret. Le coût estimé est d'environ 8 Mds€, dont 50% sont éligibles à un cofinancement européen.

La section d'une soixantaine de kilomètres entre Lyon et Avressieux sera mixte, puis se prolongera jusqu'au tunnel transfrontalier par une ligne dédiée au fret. C'est sur ce tracé que seront menées les études APD. La section voyageurs entre Avressieux et Chambéry (sous le tunnel de l'Épine, en vert sur la carte) sera réalisé dans un second temps.

[Carte à télécharger >](#)

