

Lyon, le 24 février 2023



## Section française du Lyon-Turin : le gouvernement doit prendre les bonnes décisions

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a remis aujourd'hui à Elisabeth BORNE son rapport consultatif sur les investissements de l'Etat dans le secteur des transports.

S'agissant de la section française de la liaison Lyon-Turin, la version officielle du rapport confirme les craintes suscitées par la version « officieuse » déjà dévoilée par la presse : le COI suggère de repousser « *au plus tôt à 2045* » la livraison de la section française, soit près de 15 ans après la mise en service du tunnel transfrontalier et de la section italienne.

En menaçant la DUP de 2013, les propositions alternatives du COI tendent à pérenniser, sur la base de calculs théoriques à mille lieux des réalités ferroviaires locales, la ligne historique Dijon-Modane qui ne correspond en rien aux engagements de la France ni aux objectifs de report modal du Lyon-Turin tel qu'il a été conçu avec nos partenaires internationaux.

### Vers une ligne Dijon-Turin qui ne correspond pas au projet italien ?

En résonance avec les analyses du [communiqué de la Transalpine diffusé le 22 janvier](#), de nombreux acteurs ont vivement déploré ces dernières semaines le risque d'une telle aberration écologique et économique qui fait peu de cas de l'avis des parlementaires et des collectivités des territoires concernés, des acteurs économiques, des opérateurs ferroviaires, de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, de l'Union internationale du transport combiné rail-route...

Comme l'a déjà fait Bruxelles à plusieurs reprises, le gouvernement italien vient aussi d'exprimer son fort mécontentement. Il est invraisemblable que le COI ait pu formuler de telles orientations sur un programme transfrontalier sans tenir compte du projet développé côté italien ni des priorités stratégiques de l'UE pour qui le Lyon-Turin est un projet phare.

Ce rapport étant seulement consultatif, il revient maintenant au gouvernement de reprendre les commandes du dossier en y réintégrant ses données fondamentales. A ce titre, il faut saluer l'annonce par la Première ministre d'une accélération des investissements ferroviaires au nom de l'exigence de « planification écologique », appellation désignant le scénario du rapport privilégié par le gouvernement.

1/2

Massification du fret ferroviaire sur un axe européen structurant, alternative à l'avion pour les déplacements vers l'Italie, amélioration des mobilités du quotidien, contribution au développement du RER métropolitain dans l'est lyonnais... le Lyon-Turin coche en effet toutes les cases.

**« Il serait pour le moins contradictoire que le plus grand chantier européen de mobilité bas carbone pour les marchandises et les voyageurs, seule solution technique pour lutter efficacement contre la pollution des transports dans les Alpes, soit exclu d'un scénario de planification écologique »** souligne Jacques GOUNON, Président de la Transalpine.

Au regard des milliards de crédits d'investissements ferroviaires prévus sur ce quinquennat, il est possible d'engager rapidement et sans difficulté les quelques dizaines de millions d'euros nécessaires au lancement des études de finalisation technico-environnementales du tracé de la section française. L'enjeu est de ne pas mettre en péril la DUP de 2013 qui attend depuis dix ans un début de traduction opérationnelle et dont la validité s'achèvera en 2028.

Plus largement, rien ne s'oppose à ce que le calendrier de réalisation de la section française du Lyon-Turin redevienne rapidement cohérent avec celui des autres sections de la liaison, dès lors que s'affirmeront une volonté politique claire et une véritable ambition sur le plan international. Le Lyon-Turin est aujourd'hui le seul grand projet d'infrastructure ferroviaire transfrontalière dans lequel la France est engagé.

Le Comité pour la Transalpine continuera à se mobiliser en ce sens, au service d'une vraie ambition de transition écologiques pour les vallées alpines.