

Lyon, le 9 mai 2022

L'Italie confirme la réalisation définitive de la section italienne du Lyon-Turin

Calogero Mauceri, Commissaire extraordinaire du gouvernement en charge du Lyon-Turin a signé en fin de semaine dernière l'ordonnance autorisant RFI (homologue transalpin de SNCF Réseau) à développer le projet définitif des voies d'accès italiennes au tunnel transfrontalier.

Cette nouvelle étape majeure vient confirmer une série d'engagements formulés au cours des derniers mois par les autorités italiennes quant au calendrier et au financement de ces travaux estimés à 1,9 milliard d'euros, dont une moitié est éligible aux cofinancements européens.

La volonté logique affichée par l'Italie est de livrer les 50 km de la section italienne en même temps que la mise en service du tunnel sous les Alpes à l'horizon 2030. Les caractéristiques techniques de cette section reposent sur un modèle d'exploitation prévoyant une capacité de 162 trains de fret par jour, soit 25 millions de tonnes par an basculées de la route sur le rail.

« Nous saluons cette décision qui traduit une forte dynamique d'accélération du projet côté italien tout en soulignant à nouveau l'urgence d'une prise de décision concernant la section française. Cela fait longtemps que nous alertons sur cette désynchronisation des différentes sections qui compromet les ambitions écologiques et économiques du programme » rappelle Jacques GOUNON, Président du Comité pour la Transalpine.

Les quelque 150 km de voies nouvelles de la section française du Lyon-Turin, entre Lyon et l'entrée du tunnel transfrontalier en Savoie, ont été déclarés d'"utilité publique et urgents" en 2013. Au terme d'une nouvelle séquence d'études engagée en 2019, l'Etat était censé officialiser fin mars le choix d'un scénario de première phase. Le Comité pour la Transalpine insiste sur l'urgence de cette décision qui doit nécessairement s'accompagner d'une clarification du calendrier et de l'enclenchement rapide du processus de réalisation des travaux.

L'enjeu de la section française est de garantir la massification et la fluidité des trafics sur l'ensemble de l'itinéraire Lyon-Turin, en assurant sa connexion aux grands corridors européens. A ce jour, la priorité de l'Etat reste la modernisation de la ligne historique Dijon-Modane pour tenter d'atteindre, lors de la mise en service du tunnel transfrontalier, une capacité fret de 10 millions de tonnes par an et moins de 100 trains par jour. Des objectifs très inférieurs à ceux actés par le projet développé côté italien.