



Lyon, le 22 janvier 2023

Les oublis du rapport du COI qui font dévier le Lyon-Turin

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) rendra public dans quelques jours son rapport d'actualisation des investissements de l'Etat dans le secteur des mobilités. Ce rapport consultatif propose trois scénarii visant à guider les choix du gouvernement en matière de programmation des infrastructures de transport sur 5, 10 et 20 ans.

A la lecture du rapport dévoilé cette semaine par les médias Mabilettre puis Contexte, le **Comité pour la Transalpine Lyon-Turin salue la confirmation, dans tous les scénarii, de l'irréversibilité du tunnel transfrontalier** en cours de creusement sous les Alpes.

En revanche, la **Transalpine exprime son ferme désaccord avec le calendrier de la section française** tel qu'il apparaît dans le scénario central recommandé par le COI. Dans ce scénario, l'hypothétique livraison des voies nouvelles d'accès depuis Lyon jusqu'au tunnel transfrontalier **n'interviendrait pas avant 2045**, soit plus de 12 ans après la mise en service de l'ouvrage sous les Alpes et de la section italienne.

« *Après des années d'atermoiements, cette proposition n'est clairement pas à la hauteur des enjeux d'une liaison aussi structurante pour la transition écologique et le réseau ferroviaire européen* » déclare Jacques Gounon, Président de la Transalpine.

Le Lyon-Turin se transforme en Dijon-Turin

Le **Comité pour la Transalpine s'interroge sur l'occultation par le COI de données fondamentales**, pourtant connues à tous les étages nationaux et internationaux chargés de la conduite du dossier. Leur non prise en compte est incompréhensible s'agissant d'un programme européen de cette envergure.

- Ainsi, le calendrier proposé par le **COI condamne de fait la Déclaration d'Utilité Publique de la section française signée en 2013** et dont la validité expire en 2028. La réalisation des voies nouvelles impliquera donc une nouvelle procédure d'enquête publique, avec toutes les lourdeurs et aléas inhérents à un tel processus.
- **Au lieu des voies nouvelles, le COI donne la priorité à la modernisation de la ligne historique Dijon-Modane** et à sa pérennisation comme accès français au tunnel transfrontalier. Cela ne correspond ni au projet Lyon-Turin tel qu'il a été conçu, ni aux engagements pris par la France, ni aux attentes et objectifs de nos partenaires internationaux sur le programme.

1/2

- **Les analyses du COI sur le Lyon-Turin ne vont étrangement pas au-delà de la frontière française** alors qu'il s'agit d'un programme international conçu comme un ensemble cohérent. Ainsi, le COI passe (volontairement ?) sous silence les objectifs capacitaires de fret sur la section italienne qui seront près de deux fois supérieurs à ceux prétendument possibles sur la ligne Dijon-Modane, structurellement inadaptée à un axe de fret massifié de dimension européenne.

Deux projets différents se développent donc de part et d'autre du tunnel transfrontalier, la partie française risquant de devenir un injustifiable goulet d'étranglement altérant fortement les performances écologiques et économiques de l'ensemble du programme.

- **Enfin, le COI ne se réfère à aucun moment aux objectifs stratégiques et climatiques portés par l'Union Européenne** sur ce dossier alors qu'elle en est le premier contributeur financier. Depuis plusieurs années, Bruxelles martèle pourtant son souhait de voir la liaison complète terminée aussi vite que possible en proposant des taux de cofinancement exceptionnels.

L'urgence d'impulsions politiques claires et ambitieuses

Le Comité pour la Transalpine relève avec intérêt que le COI est loin d'être unanime s'agissant du calendrier de la section française du Lyon-Turin. Le rapport indique en effet que plusieurs de ses membres ont plaidé pour une réalisation plus rapide des accès français dans le cadre d'un scénario ambitieux de développement du ferroviaire.

Sur la base de ce rapport consultatif, le gouvernement rendra ses arbitrages définitifs dans les prochains mois. Alors que le nombre de poids lourds à la frontière franco-italienne a encore grimpé en 2022, la Transalpine souhaite vivement que les décisions à venir intègrent l'ensemble des paramètres, spécificités et ambitions du Lyon-Turin, le plus grand chantier européen d'infrastructure de mobilité bas carbone pour les marchandises et les voyageurs.

En ce sens, il est essentiel d'engager sans délais, comme le propose le scénario n°3 du COI, les études techniques de finalisation d'une première phase du tracé déclaré « d'utilité publique et urgent » il y dix ans. Dans un souci de cohérence globale, cette étape devra nécessairement s'articuler avec les chantiers de désaturation de l'Etoile ferroviaire lyonnaise.

