



21 juin 2018

Communiqué des CCI ALPMED sur la liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin

Depuis 2009, les Chambres de Commerce et d'Industrie de l'**Eurorégion Alpes-Méditerranée** (ALPMED) - *Auvergne-Rhône-Alpes, Corse, Ligurie, Piémont, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Sardaigne et Vallée d'Aoste* - agissent ensemble à travers leur association de droit belge les **CCI ALPMED ASBL** pour promouvoir le développement économique de cette eurorégion qui compte près de 2 millions d'entreprises. La qualité des services de transport des personnes et des biens figure au premier rang de leurs préoccupations, car elle est un élément de compétitivité essentiel pour les entreprises.

Les CCI du réseau ALPMED veulent souligner l'importance toute particulière de la liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin. Cette liaison est un projet d'exception qui revêt de nombreux enjeux, géostratégiques, économiques et environnementaux.

Élément central du grand corridor ferroviaire méditerranéen Algésiras - Budapest (et au-delà l'Asie, via les nouvelles routes ferroviaires de la soie), la liaison Lyon-Turin, qui servira à la fois des flux Est-Ouest et Nord-Sud, est un **enjeu majeur de structuration du réseau européen de transport**. Sa réalisation est d'ailleurs fortement soutenue par l'Union Européenne qui cofinance le tunnel transfrontalier à hauteur de 40 %.

Pour les CCI ALPMED, **la liaison Lyon-Turin**, interconnectée avec les deux grands corridors de transport européens Gênes-Rotterdam et Marseille-Rotterdam, **sera un facteur d'attractivité essentiel pour l'Eurorégion**. Elle lui permettra d'être mieux reliée au cœur de l'Europe et de limiter ainsi le risque de la marginalisation qui la guette.

Alors que depuis plusieurs années le trafic poids lourds entre l'Italie et la France repart à la hausse, les CCI ALPMED rappellent qu'un des objectifs majeurs du Lyon-Turin est de lutter contre la pollution dans les Alpes grâce à un report massif de la route vers le rail.

Aujourd'hui, **la liaison Lyon-Turin n'est plus un projet mais une décision actée par plusieurs traités internationaux** et encore confirmée lors du 34^e sommet franco-italien à Lyon le 27 septembre 2017. Le financement et le calendrier du tunnel de base sont définis ; **le chantier de ce tunnel est en cours**, avec 23 km de galeries déjà creusés et 1,5 Md€ déjà investis.

En France, **le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)**, préparatoire à la future Loi d'Orientation des Mobilités, **recommande de reporter à un horizon très lointain (2050) la réalisation des voies nouvelles d'accès au tunnel de base, bien après l'ouverture de celui-ci en 2030.**

Or sans accès performants, le tunnel de base serait sous-exploité. La liaison Lyon-Turin est un tout cohérent qui demande la réalisation coordonnée et simultanée du tunnel transfrontalier et de ses voies d'accès, tant côté italien que côté français.

Au-delà, c'est l'ensemble du réseau ferroviaire qui doit faire l'objet d'une politique cohérente et ambitieuse avec notamment le traitement du Nœud Ferroviaire Lyonnais, la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), la réalisation d'un axe Marseille-Gênes performant, la création d'un nouvel axe franco-italien via le Montgenèvre...

Densifier le trafic fret sur la ligne historique Dijon-Chambéry-Modane en réalisant 700 M€ de travaux de modernisation, comme le propose le COI, n'est pas une solution alternative. Cette ligne ne sert pas des flux Est-Ouest et son tracé n'est pas adapté à un axe de fret massifié. Elle ne répond pas aux objectifs du Lyon-Turin.

Il est par contre possible de réduire les coûts de réalisation des accès français, grâce notamment à un phasage des travaux, en ciblant en priorité les infrastructures essentielles à l'exploitation du tunnel transfrontalier lors de sa mise en service.

L'expérience menée côté italien et les prises de position de nombreux élus et acteurs de terrain indiquent que les coûts de réalisation prévisionnels des accès pourraient être probablement divisés par deux.

En Italie, diverses déclarations laissent entendre que le nouveau gouvernement pourrait remettre en cause les engagements pris par l'Italie en faveur de la réalisation complète du Lyon-Turin.

En France, il importe que la future Loi d'Orientation des Mobilités acte clairement la volonté de l'Etat de réaliser les accès français d'ici 2030, date de l'ouverture programmée du tunnel international de base. Pour le projet de LN PCA entre Marseille et Nice, c'est le scénario le plus rapide pour sa réalisation en 2032 qui doit être retenu au regard de la saturation actuelle de la ligne existante et un fort potentiel de co-financement européen depuis son intégration toute récente dans le schéma des corridors européens.

Dans ce contexte et eu égard aux enjeux majeurs du Lyon-Turin, les CCI de l'eurorégion ALPMED appellent les responsables politiques des deux pays à lever rapidement les doutes nés ces derniers mois et à réaffirmer les engagements internationaux pris par la France et l'Italie pour la réalisation du Lyon-Turin.

Les Présidents des CCI ALPMED

Philippe GUERAND,

Président de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

Roland GOMEZ,

Président de la CCIR Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ferruccio DARDANELLO,

Président Unioncamere Piemonte

Paolo ODONE,

Président Unioncamere Liguria

Nicola ROSSET,

Président de la Chambre de Commerce valdôtaine

Contact à la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes :

Julie DRUGUET, Directrice de la Communication

j.druguet@auvergne-rhone-alpes.cci.fr

+33 (0)6 74 96 66 04

