



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TGV

Question écrite n° 39785

Texte de la question

Mme Joëlle Huillier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin. Les opposants à la réalisation du tunnel défendent des projets alternatifs fondés sur l'utilisation des voies existantes et le développement de nouvelles technologies de transport de fret, comme le procédé R-SHIFT-R. Mais ces projets n'ont pas été étudiés, ce que confirme la Cour des comptes dans son référé du 1er août 2012 en indiquant que « des solutions alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie ». Ils estiment que leurs projets devraient être étudiés, en vertu de l'article 1 de la loi de programmation et de mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement qui dispose que les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement peuvent être révisées s'il est prouvé que des propositions alternatives ont moins d'impact écologique à un coût raisonnable. Elle lui demande donc si l'étude d'un projet alternatif à la réalisation d'un tunnel de grande longueur est envisageable dans ce cadre, afin de déterminer la meilleure solution technique en termes de respect de l'environnement et de coût financier.

Texte de la réponse

Répondant aux engagements pris par la France dans le cadre de la convention alpine de 1991, le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin vise à transformer les conditions du transport dans les Alpes, sa réalisation devant être accompagnée de mesures volontaristes de report modal. Le projet de nouvelle liaison Lyon-Turin ne vise pas seulement à répondre et à sécuriser les besoins de mobilité mais surtout à permettre la mise en place d'un report modal très important du trafic routier vers le mode ferroviaire. La nécessité de sécuriser les échanges entre la France et l'Italie à travers les Alpes a été renforcée après que les accidents survenus dans les tunnels alpins en 1999 et 2005 ont mis en évidence la fragilité du système actuel qui repose principalement sur le mode routier. Les caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires existantes ne permettent pas de répondre à cet objectif stratégique. Pour permettre la circulation de trains de fret de tonnage important, il est nécessaire de prévoir la réalisation d'un tunnel de base doté de pentes faibles, ce qui en détermine la longueur. C'est le même choix qui a été effectué par les principaux États alpins : la Suisse avec les tunnels du Gothard et du Lötschberg, l'Autriche et l'Italie avec le tunnel du Brenner. Il s'agit ainsi d'un projet structurant à l'échelle européenne visant à assurer, dans une vision de long terme, une liaison performante, sûre et de grande capacité entre la France et l'Italie, ainsi qu'avec les autres pays desservis, notamment du corridor méditerranéen.

Données clés

Auteur : [Mme Joëlle Huillier](#)

Circonscription : Isère (10^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39785

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [8 octobre 2013](#), page 10525

Réponse publiée au JO le : [10 décembre 2013](#), page 12986