



Cofinancé par
l'Union européenne



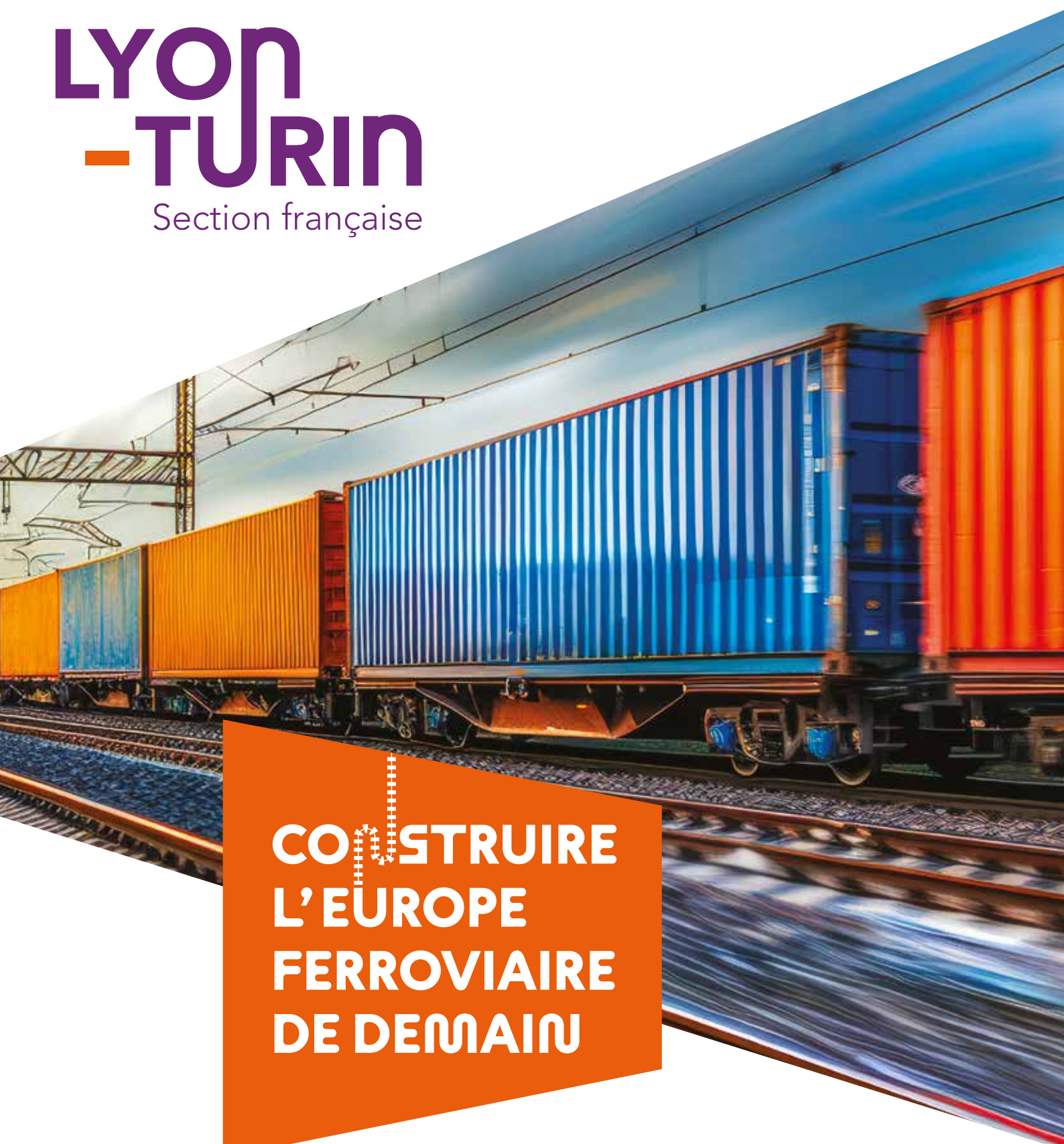
GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité



LYON -TURIN

Section française



CO
↑
↓
ST
↑
↓
RUIRE
L'EUROPE
FERROVIAIRE
DE DEMAIN



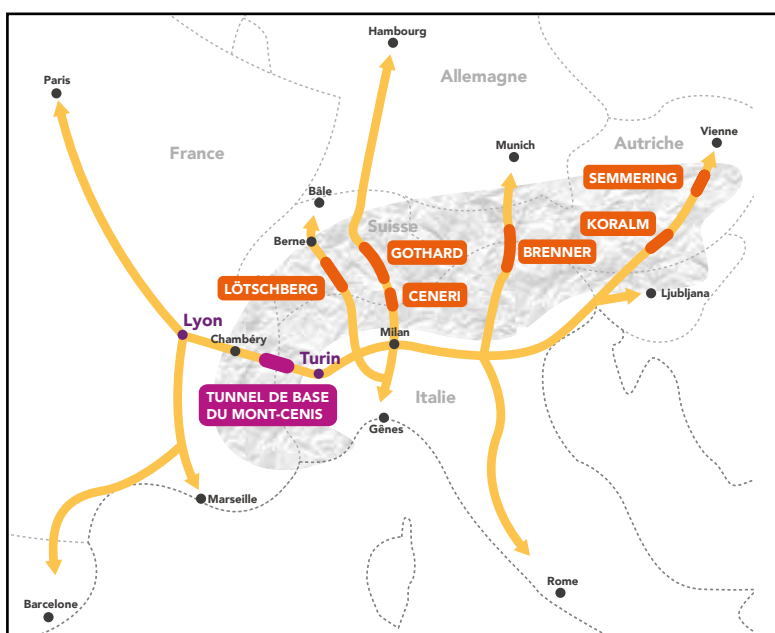
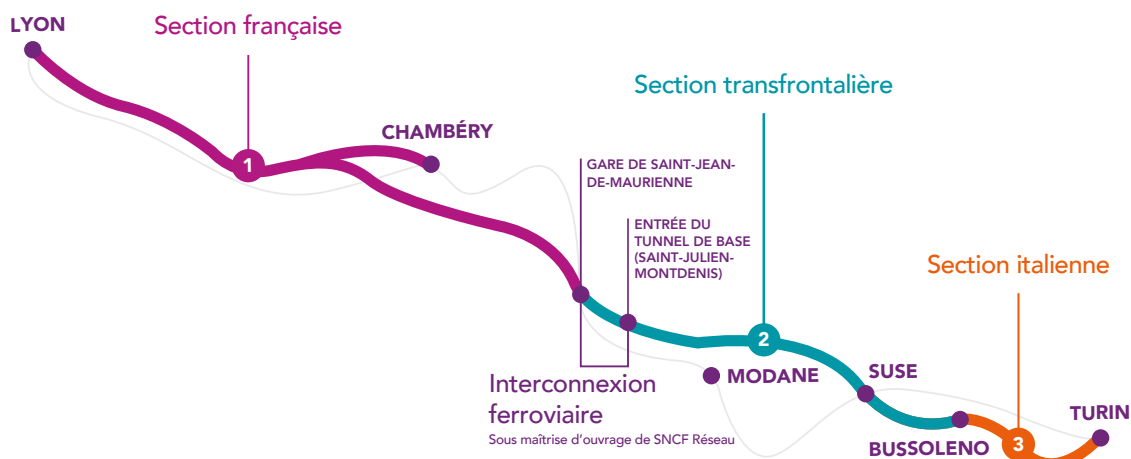
LE LYON-TURIN : TRAIT D'UNION DE L'EUROPE FERROVIAIRE

L'Europe s'engage dans une transformation profonde de ses mobilités. Pour faire face à l'urgence climatique, aux congestions routières et à l'essor des échanges transnationaux, elle mise sur **le développement d'un réseau ferroviaire performant, connecté et durable**, dont 70% du tracé est situé en France. Le projet Lyon-Turin incarne cette ambition. Il constitue un maillon du corridor méditerranéen qui reliera, demain, l'Espagne à l'Europe centrale, en passant par Lyon. À l'échelle de notre continent, il représente bien plus qu'une infrastructure : **c'est une pièce maîtresse du report modal**, du désenclavement des territoires alpins, et du renforcement de la cohésion européenne.

TROIS SECTIONS POUR UN MÊME OBJECTIF

Le projet se compose de trois segments complémentaires et interdépendants :

- 1 la **section française** d'environ 140 km, aujourd'hui en phase d'études détaillées ;
- 2 la **section transfrontalière**, déjà en chantier, comprenant le tunnel de base de 57,5 km ;
- 3 la **section italienne**, en phase d'études détaillées.



TRAVERSER LES ALPES

Avec la mise en service du tunnel ferroviaire du Brenner prévue en 2032, 4 itinéraires via 6 tunnels modernes permettront de franchir les Alpes dans l'axe Nord-Sud.

Le Lyon-Turin constitue l'unique solution de franchissement dans l'axe Est-Ouest. Cette nouvelle liaison vient contribuer à l'équilibre de l'Europe en matière de mobilité.

— LES CHIFFRES DU LYON-TURIN



1 million 

de poids lourds en moins chaque année
dans les vallées alpines, grâce au report sur le rail
= des millions de tonnes de CO₂ évitées

57,5 km 

de tunnel de base international entre
Saint-Jean-de-Maurienne (France) et Suse (Italie)

43 % 

de part modale rail/route visée
pour le fret transalpin

5 millions 

de voyageurs annuels attendus à terme

270 km 

de lignes nouvelles entre Lyon et Turin

— EN FRANCE, UNE LIGNE NOUVELLE POUR LES VOYAGEURS ET LES MARCHANDISES

UN PROJET POUR LES VOYAGEURS DU QUOTIDIEN ET LES GRANDS TRAJETS EUROPÉENS

Il faut aujourd'hui près de **4 heures en train** pour parcourir les 270 km séparant Lyon et Turin - soit deux fois plus que pour parcourir la **distance Lyon - Paris**, pourtant 2 fois plus importante.

L'État, SNCF Réseau et leurs partenaires se mobilisent afin d'y remédier ! Le Lyon-Turin permettra à terme de :

- ▶ **rendre le train plus compétitif** face à la voiture et à l'avion, sur les trajets régionaux, nationaux comme internationaux.
- ▶ **réduire les temps de parcours : jusqu'à 2h sur l'axe Paris-Milan.**
- ▶ **délester les lignes existantes**, en particulier entre Lyon et le sillon alpin, au bénéfice :
 - d'un meilleur **cadencement**,
 - d'une **ponctualité renforcée**,
 - de **liaisons régionales plus attractives**,
 - d'un **report modal bénéfique à tous**.
- ▶ **répondre à la saturation routière** dans certains secteurs alpins.

Le projet Lyon-Turin n'est pas seulement une liaison transfrontalière : c'est un **levier pour améliorer la mobilité du quotidien et rapprocher les grands pôles européens**.

LE FRET FERROVIAIRE : UNE PRIORITÉ NATIONALE

Chaque année, plus de **3 millions de poids lourds** franchissent la frontière entre la France et l'Italie. Ce trafic engendre des impacts lourds : **émission massive de CO₂, pollution des vallées alpines, congestion chronique et dégradation des infrastructures routières**.

Le lancement du plan national porté par l'État français, « Fret 2025 », prévoit de doubler la part

modale du fret ferroviaire d'ici 2030 grâce à des aides aux opérateurs, la rénovation d'infrastructures clés et le développement des autoroutes ferroviaires. Le scénario qui a été préféré pour la section française est dit « Grand gabarit », option la plus ambitieuse en matière de capacité de transport de fret ferroviaire.

La **ligne historique de montagne**, toujours en service pour franchir les Alpes, **ne permet pas de développer le fret ferroviaire** dans des conditions satisfaisantes. Ses limites en matière de **capacité**, de **performance** et **fiabilité** ne le permettent pas techniquement.

Ce diagnostic est aujourd'hui **partagé par l'ensemble des acteurs européens du fret**.

Pour atteindre le **tunnel de faîte⁽¹⁾** existant, les convois doivent affronter de **fortes pentes**, incompatibles avec une logistique performante. Il faut **deux à trois locomotives** pour tracter des **trains courts, lourds à manœuvrer** et finalement **peu chargés**. Avec de telles contraintes énergétiques et d'exploitation, les surcoûts atteignent **jusqu'à 40 %**, rendant **le rail trop peu compétitif face à la route**.

Le projet Lyon-Turin propose une **infrastructure entièrement nouvelle**, avec un **tunnel de base⁽²⁾ à profil de plaine**, garantissant :

- ▶ une **augmentation considérable des capacités**,
- ▶ des **vitesse accrues**,
- ▶ une **régularité renforcée**,
- ▶ une **circulation plus sûre**,
- ▶ et une **résilience accrue face aux aléas naturels**.

Cette transformation radicale permettra de **reporter massivement le transport de marchandises sur le rail**, à l'image de ce qui a été **réussi** avec les **trois grands tunnels alpins** (Lötschberg, Gothard, Ceneri), qui démontrent chaque jour l'**efficacité d'un dispositif moderne de report modal**. À titre d'illustration, la part modale du trafic ferroviaire pour le transport de marchandises entre la Suisse et l'Italie s'établit aujourd'hui autour de 75%.

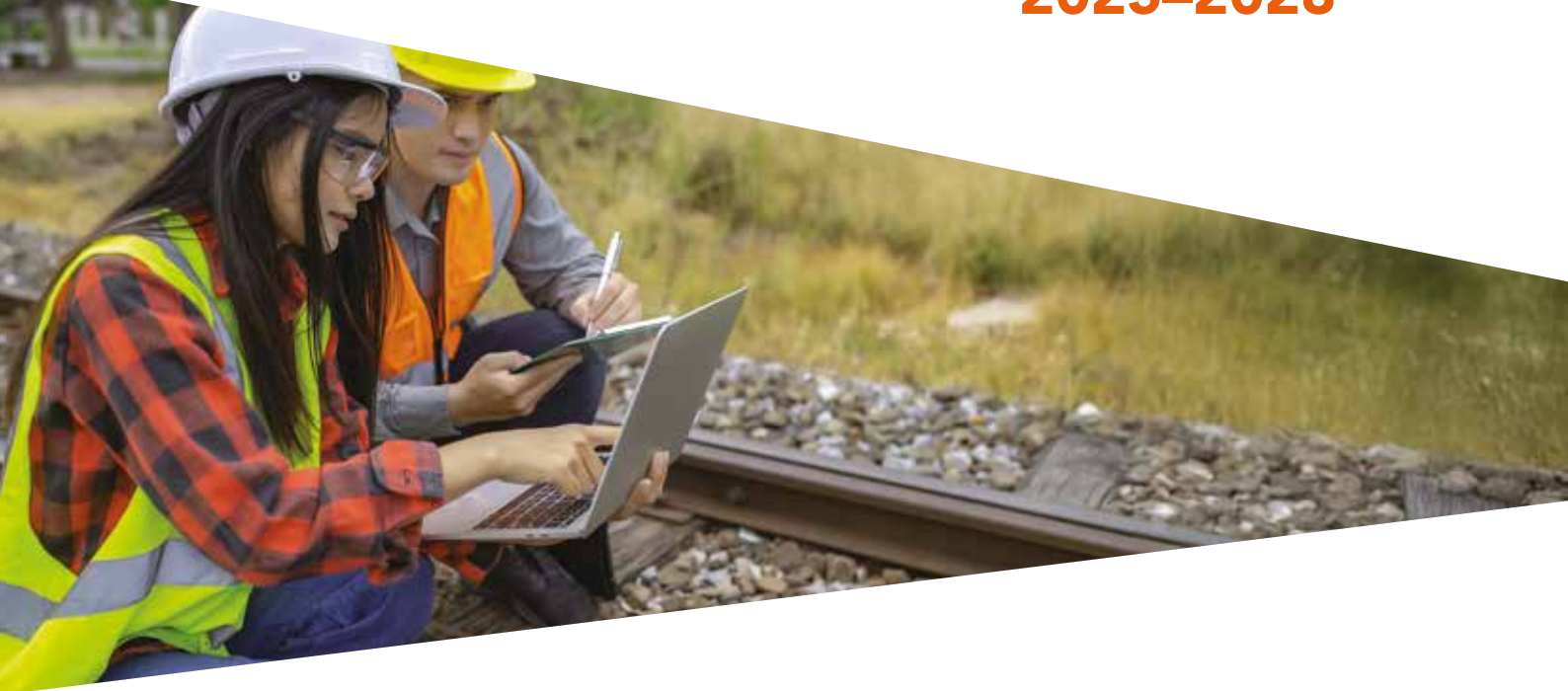


⁽¹⁾ Un tunnel de faite est un tunnel construit à haute altitude, généralement en traversant une montagne à un point élevé.

⁽²⁾ Un tunnel de base est un tunnel creusé à une altitude beaucoup plus basse, souvent au niveau de la plaine ou du pied de la montagne.

— LA SECTION FRANÇAISE DU LYON TURIN : TOUT COMPRENDRE DES ÉTUDES EN COURS

2025–2028



LE SCÉNARIO GRAND GABARIT : POUR S'ADAPTER AUX STANDARDS EUROPÉENS

Après réflexion et concertation avec les élus des territoires concernés, l'État a décidé de retenir le scénario dit Grand Gabarit comme base de l'Avant-Projet Détaillé (APD). « Scénario grand gabarit » désigne le **choix d'une infrastructure ferroviaire conçue pour accueillir les trains de fret les plus longs, les plus lourds et les plus volumineux**, selon les standards européens modernes.

Le grand gabarit ferroviaire permet de transporter des camions entiers (tracteur et remorque) sur des trains, comme dans le tunnel sous la Manche. L'actuel tracé suit un itinéraire plus direct et performant que les alternatives étudiées, en garantissant :

- ▶ une meilleure robustesse de l'exploitation ferroviaire ;
- ▶ une compatibilité totale avec les équipements du tunnel transfrontalier ;
- ▶ une cohérence économique et technique avec les objectifs européens de report modal.

LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET DÉTAILLÉ (APD), ÉTAPE CLÉ DANS LA PRÉPARATION D'UN PROJET

Le projet entre désormais dans une nouvelle étape : celle des **études d'Avant-Projet Détaillé (APD)**. Ces études, pilotées par SNCF Réseau, permettront d'affiner le tracé, de préparer les choix techniques et d'évaluer les impacts pour construire un projet réaliste et partagé, en l'insérant au mieux dans son environnement.

TROIS GRANDS VOLETS D'ÉTUDES

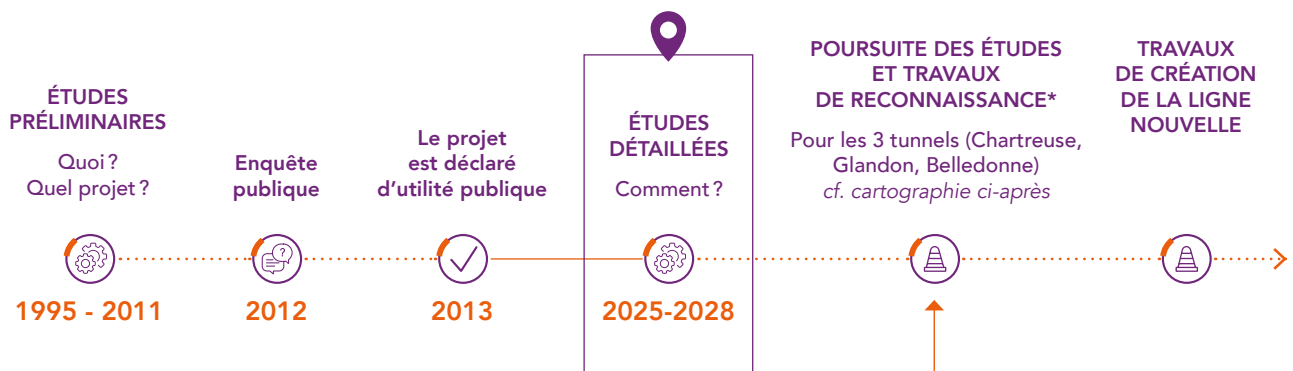
Techniques : modélisation du tracé, géotechnique, ouvrages d'art, accès, installations ferroviaires.

Sociales et environnementales : évaluation des impacts, concertation locale, étude de la biodiversité, solutions de compensation.

Économiques et financières : estimation précise des coûts, calendrier prévisionnel, scénarios de phasage.

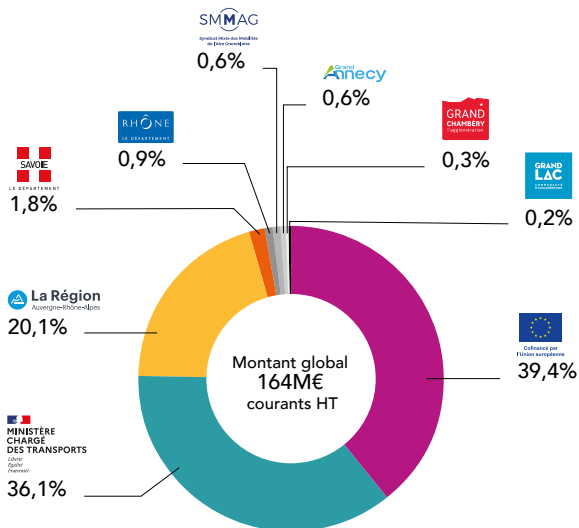
Les études APD se dérouleront de **2025 à 2028**. **Une seconde phase, spécifique aux tunnels majeurs, sera menée ultérieurement.**

LES PRINCIPALES ÉTUDES MENÉES



* Avant de creuser un tunnel de grande longueur, il est nécessaire de réaliser des ouvrages de reconnaissance, appelés descenderies, qui permettent d'explorer et de mieux connaître les caractéristiques géologiques du terrain. Ces descenderies sont utilisées en phase travaux pour accéder au chantier et faciliter l'évacuation des déblais, puis lorsque les tunnels sont mis en service, pour l'accès des secours et la ventilation.

FINANCEMENT DES ÉTUDES 2025-2028



Un engagement collectif

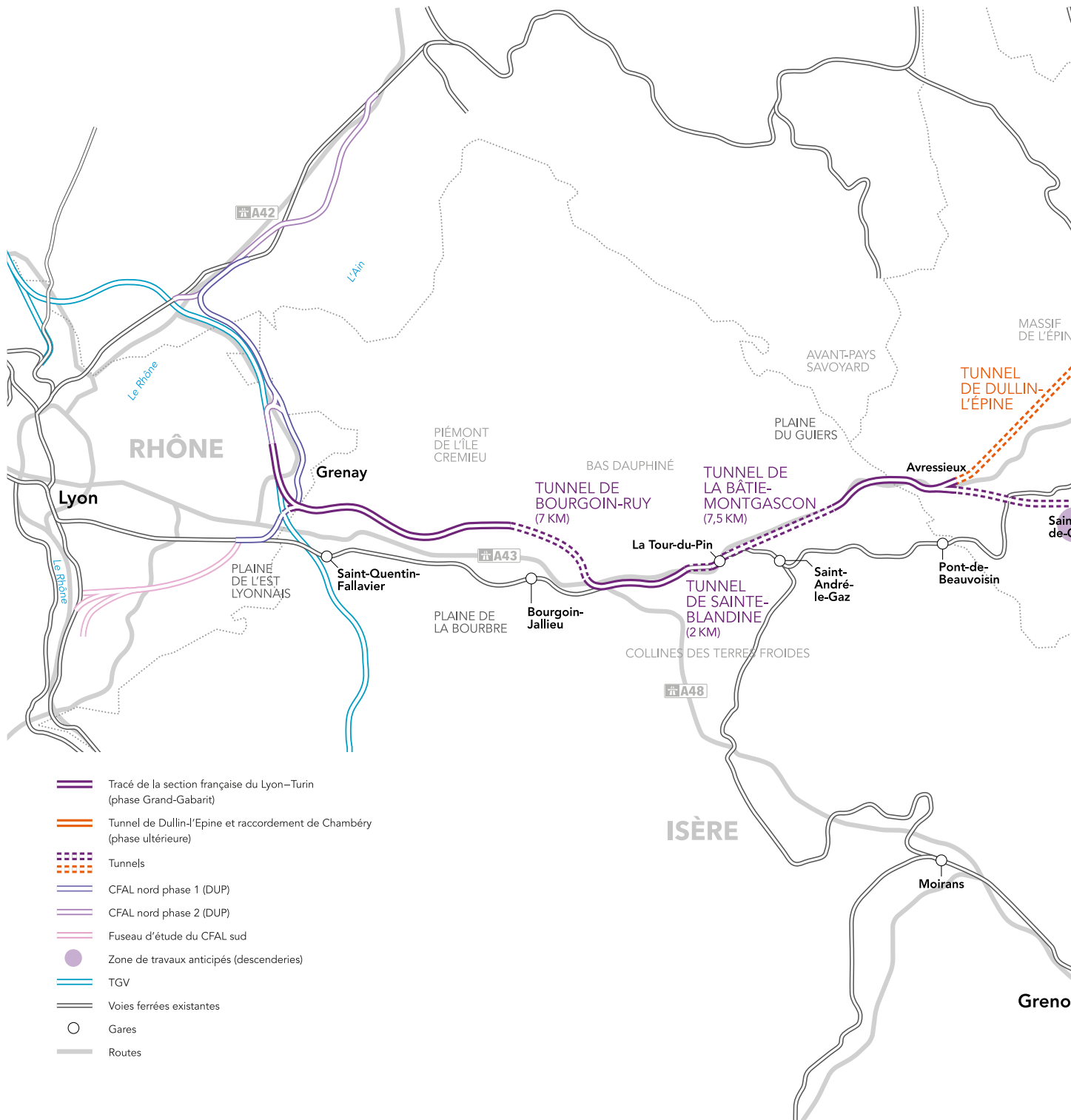
En 2024, l'État, 7 collectivités locales et l'Union Européenne ont décidé de s'engager en faveur du report des marchandises vers le rail, en finançant une nouvelle phase d'études, pour un montant de 164 M€*.

* Le montant estimé de l'investissement total pour la réalisation de la 1^{re} phase du projet (Grand-Gabarit) a été actualisé en 2022 à 7,2 Milliards d'euros.

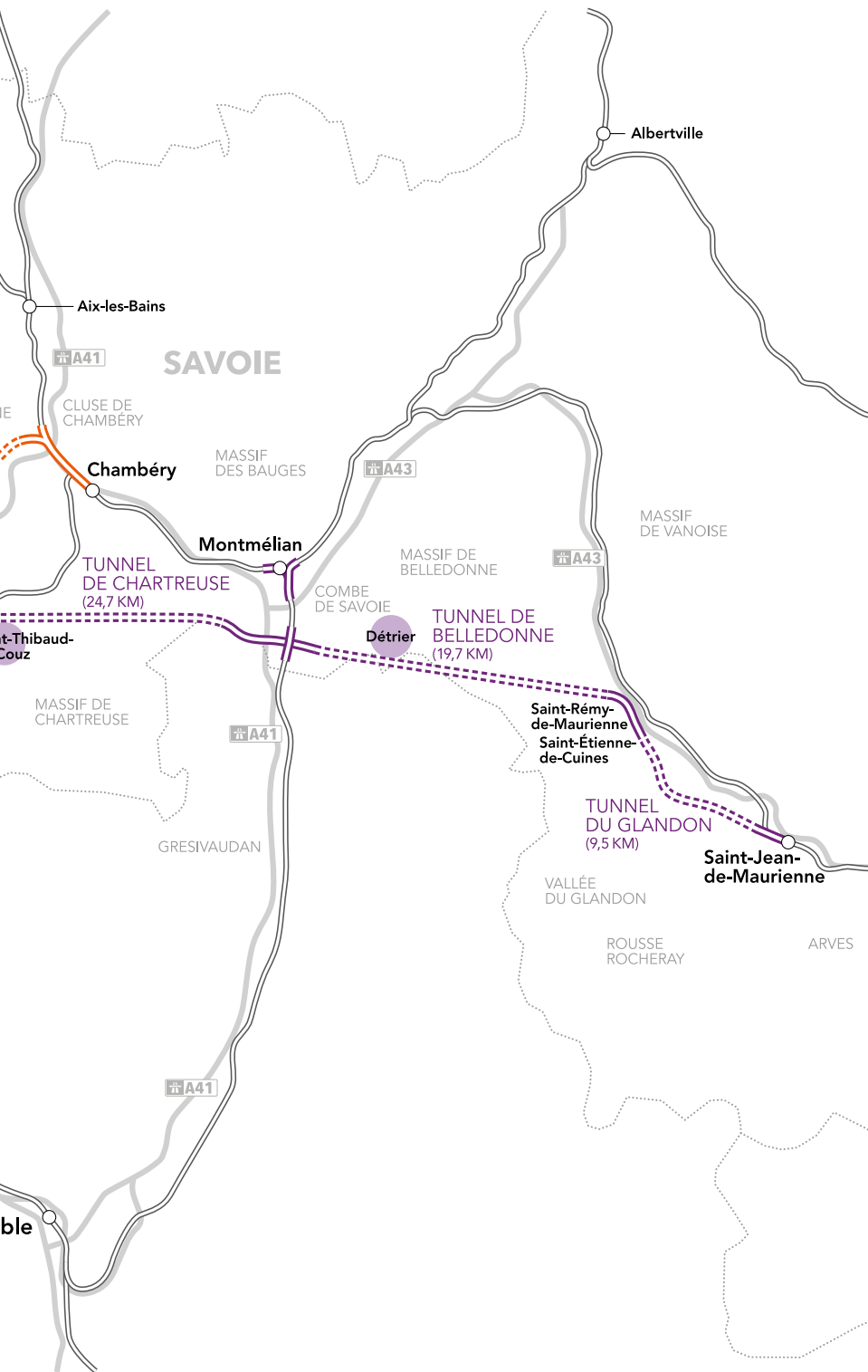


— LA SECTION FRANÇAISE DU LYON-TURIN

PHASE « GRAND-GABARIT »



- Tracé de la section française du Lyon-Turin (phase Grand-Gabarit)
- Tunnel de Dullin-l'Épine et raccordement de Chambéry (phase ultérieure)
- Tunnels
- CFAL nord phase 1 (DUP)
- CFAL nord phase 2 (DUP)
- Fuseau d'étude du CFAL sud
- Zone de travaux anticipés (descenderies)
- TGV
- Voies ferrées existantes
- Gares
- Routes



120 km

de lignes nouvelles
pour la phase Grand Gabarit



4

franchissements
autoroutiers



66

communes traversées
sur 3 départements



6

viaducs de plus
de 300 mètres



4

zones de raccords
au réseau existant



7,2 Md€

de coût estimé pour la phase
grand-gabarit (valeur 2022)



6

tunnels pour un linéaire
total de 70 km



220 km/h

vitesse pour les trains
voyageurs

120 km/h pour le fret

— UNE CONCERTATION PROGRESSIVE ADAPTÉE À CHAQUE TERRITOIRE

À CHAQUE TERRITOIRE, SA CONCERTATION

L'État en région et SNCF Réseau garantiront dès 2025 un dialogue étroit avec les collectivités et les parties prenantes, via les **Commissions Territoriales de Concertation (CTC)**.

Ces instances réuniront élus, techniciens, associations et partenaires socio-économiques autour de chaque secteur du projet.

LES SUJETS ABORDÉS PORTERONT NOTAMMENT SUR

- ▶ l'insertion du tracé dans les paysages et les milieux traversés ;
- ▶ le rétablissement des voiries et les accès locaux pendant les travaux ;
- ▶ les mesures d'atténuation environnementale et les aménagements complémentaires.





www.projet-lyonturin.fr



concertation.lyonturin@reseau.sncf.fr

LYON -TURIN

Section française

