



LYON -TURIN

Section française

10 QUESTIONS POUR MIEUX COMPRENDRE LA SECTION FRANÇAISE DU LYON-TURIN SEPTEMBRE 2025



1 À QUOI SERT LE PROJET LYON-TURIN ?

Le projet ferroviaire Lyon-Turin a pour objectif de **relier la France et l'Italie** au moyen d'une nouvelle ligne, moderne et rapide. Il permettra de **réduire le nombre de poids lourds de 1 million sur les routes alpines et la pollution atmosphérique**, en offrant une alternative ferroviaire plus compétitive et respectueuse de l'environnement. **Les bénéfices attendus pour le transport de marchandises** sont un gain d'efficacité et de capacité, et **pour le transport des voyageurs**, la possibilité de faire circuler des trains internationaux, nationaux ou régionaux plus vite et plus fréquemment.

2 QU'EST-CE QUE LA SECTION FRANÇAISE DU LYON-TURIN ?

Le projet Lyon-Turin est divisé en **trois sections** : la section française, la section transfrontalière et la section italienne. Ce découpage est induit par l'étendue et la complexité du projet qui nécessitent la **coordination de plusieurs maîtres d'ouvrage sur leur périmètre de responsabilité respectif (SNCF Réseau, TELT⁽¹⁾ et RFI⁽²⁾)**. Il permet de répondre spécifiquement aux besoins et particularités de chaque section. La section française relie l'est de l'agglomération lyonnaise à Saint-Jean-de-Maurienne, en interconnexion avec la section transfrontalière, en cours de construction.

3 QUEL EST LE COÛT DE LA SECTION FRANÇAISE ?

Le coût de la première phase est estimé à 7,2 milliards d'euros (valeur 2022). La forte complexité technique du projet, notamment la construction de 72 km de tunnels, justifie ce montant conséquent.

4 QUI EST RESPONSABLE DU PROJET ?

Désignée par l'État, **SNCF Réseau est maître d'ouvrage de la section française du Lyon-Turin**. Le Maître d'Ouvrage réalise les études de la ligne nouvelle et de son insertion dans les territoires traversés en respectant les objectifs fixés par les financeurs, en relation avec les élus locaux. Le financement des études est assuré par l'Union européenne, l'État et certaines collectivités locales (la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les départements du Rhône et de la Savoie, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobleise (SMMAG), les communautés d'agglomération du Grand Anney, du Grand Chambéry et Grand Lac).

5 QUELS TYPES DE TRAINS POURRONT CIRCULER SUR LA LIGNE NOUVELLE ?

Les trains de voyageurs pourront circuler sur cette ligne nouvelle entre l'agglomération lyonnaise et la Tour-du-Pin. Au-delà de la Tour-du-Pin, le trafic voyageurs en direction de Grenoble, de Chambéry ou de l'Italie, utilisera le réseau existant. Entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne, la ligne sera dédiée aux trains de fret exclusivement. Cela permettra d'accueillir tous les types de trains de fret (environ 80 trains par jour) : fret conventionnel (vrac), transport de conteneurs, transport de remorques de poids lourds ou de poids lourds complets⁽³⁾.

6 QUEL BÉNÉFICE POUR LES TRAINS DU QUOTIDIEN ?

La section française du Lyon-Turin bénéficiera aux trains du quotidien. En accueillant une partie du trafic, la ligne nouvelle **libérera de la capacité sur les lignes et les gares existantes. Cela permettra de fluidifier et fiabiliser les circulations et le trafic, d'augmenter le nombre de trains et de réduire les temps de trajet pour les voyageurs**. Les projets de SERM (Service Express Régional Métropolitain) lyonnais, chambérien et grenoblois s'appuient, à long terme, justement sur cette nouvelle infrastructure.

⁽¹⁾ Société créée par un traité international entre les États français et italien pour construire la section transfrontalière

⁽²⁾ Société qui gère le réseau ferré italien, à l'instar de SNCF Réseau en France

⁽³⁾ Le choix du scénario dit « grand gabarit » permettra de transporter des camions entiers (remorque + cabine) comme cela se fait déjà dans le tunnel sous la Manche par exemple.

7 LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES NE SONT-ELLES PAS SUFFISANTES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS EN MATIÈRE DE FRET ?

La voie ferrée actuelle reliant la France et l'Italie via le tunnel du Mont-Cenis a été **construite il y a plus d'un siècle**. Elle ne répond pas aux standards requis pour proposer une liaison de fret ferroviaire performante et compétitive par rapport à la route : par exemple, les pentes sont trop raides et les courbes trop serrées. Concrètement, une et parfois deux locomotives supplémentaires sont nécessaires pour permettre à certains trains de marchandises de franchir les Alpes. Et ce, alors que la stratégie nationale bas carbone prévoit une augmentation de 40% du trafic de marchandises d'ici à 2050. La section française, en complément du tunnel de base, permettra de répondre à ces enjeux.

8 QUELS SERONT LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT TRAVERSÉ ET COMMENT SONT-ILS PRIS EN COMPTE ?

Comme tout projet d'aménagement, la section française du Lyon-Turin présente des effets sur l'environnement. Ils ont fait l'objet d'une première évaluation dans le cadre du dossier d'enquête publique de 2012 et concernent aussi bien le milieu physique (c'est-à-dire tout ce qui touche aux sols et aux reliefs), le milieu naturel (c'est-à-dire les écosystèmes concernés par le projet), que le milieu humain et certaines activités économiques.

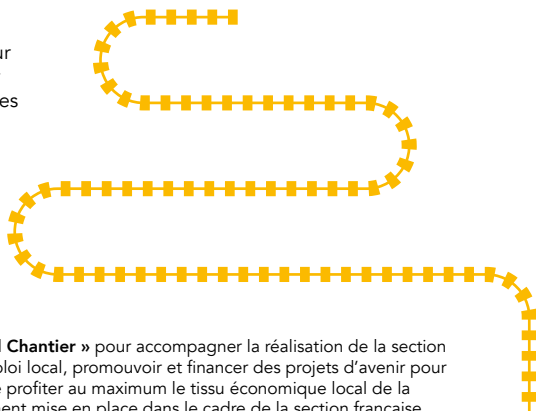
Ces impacts seront pleinement pris en compte par le maître d'ouvrage : **les effets négatifs seront évités ou réduits autant que possible et des mesures compensatoires seront mises en place**, comme la création de nouveaux espaces naturels ou la réhabilitation des zones affectées. Les études en cours permettront de mettre à jour et d'adapter les mesures à mettre en place pour qu'elles soient réellement pertinentes et adaptées aux spécificités de chaque zone.

9 QUELLES SERONT LES NUISANCES ET PERTURBATIONS PENDANT LA PÉRIODE DU CHANTIER ?

Les travaux seront actifs pendant plusieurs années et occasionneront des nuisances (perturbations des circulations routières et ferroviaires, nuisances sonores, poussières...). Les études actuellement menées permettront de définir et de proposer des mesures de réduction en parallèle d'**échanges continus entre SNCF Réseau et les acteurs locaux** pour s'assurer de bien prendre en compte toutes leurs préoccupations. Des mesures seront mises en place pour les limiter, telles que des déviations de circulation, des protections acoustiques temporaires, l'adaptation des périodes de travaux...

10 LE CHANTIER BÉNÉFICIERA-T-IL À L'ÉCONOMIE LOCALE ?

Oui, le projet Lyon-Turin a d'ores et déjà un impact positif sur l'économie locale **en générant de nombreux emplois directs et indirects** dans la vallée de la Maurienne et dans des secteurs aussi variés que la construction, l'ingénierie, le transport et les services. De plus, la phase chantier⁽⁴⁾ bénéficiera également aux secteurs du logement, de la restauration et des services locaux, en raison des besoins accrus dans ces domaines durant les travaux.



⁽⁴⁾ L'État a mis en place le **dispositif « Démarche Grand Chantier »** pour accompagner la réalisation de la section transfrontalière. Cette démarche vise à soutenir l'emploi local, promouvoir et financer des projets d'avenir pour le territoire afin d'améliorer le cadre de vie et de faire profiter au maximum le tissu économique local de la dynamique engendrée par le projet. Elle sera également mise en place dans le cadre de la section française du Lyon-Turin lors du démarrage des travaux.



LYON -TURIN

Section française



www.projet-lyonturin.fr

 concertation.lyonturin@reseau.sncf.fr

