

Démêler. le vrai et faux

DE LA SECTION
FRANÇAISE
DU LYON TURIN



Partenaires financiers



Cofinancé par
l'Union européenne



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



RHÔNE
LE DÉPARTEMENT



SAVOIE
LE DÉPARTEMENT



SMAG

Syndicat Mixte des Intercommunes
du Fier-Comblain



Grand
Anecy



GRAND
CHAMBERY
L'agglomération



GRAND
LAC
L'agglomération



SNCF
RÉSEAU

Comprendre les enjeux de la Section française du Lyon-Turin

Comme tout grand projet d'infrastructure, la Section française du Lyon-Turin suscite des interrogations légitimes sur ses caractéristiques, ses impacts ou encore ses modalités de réalisation.

Ce document a été conçu pour apporter des réponses claires, factuelles et accessibles aux principales questions et préoccupations exprimées autour du projet.

Développé dans le cadre des grands corridors ferroviaires européens, le Lyon-Turin vise à renforcer la place du rail dans les échanges de marchandises, à améliorer les mobilités du quotidien et à contribuer aux objectifs de transition climatique, tout en favorisant une meilleure qualité de l'air dans les vallées alpines.

La Section française du projet fait aujourd'hui l'objet d'études approfondies et d'une concertation continue avec les territoires, les collectivités, les acteurs économiques, les associations et les habitants concernés.

À travers ce document, SNCF Réseau souhaite partager les principaux repères utiles à la compréhension du projet : ses objectifs, ses contraintes, ses effets sur les territoires et les mesures prévues pour les prendre en compte.

Matthieu Cochard

Directeur du projet
de la Section française du Lyon-Turin



Les grandes questions autour du projet

Le projet est-il toujours pertinent en 2026 ?

P4

La ligne existante peut-elle suffire ?

P6

Quel est le coût du projet ?

P8

Le chantier aura-t-il un impact carbone durable ?

P10

Le projet est-il déjà figé ?

P12

Quels impacts sur les paysages ?

P14

Le projet peut-il préserver la ressource en eau ?

P16

Les acquisitions foncières et les travaux vont-ils débiter dès 2027 ?

P18

Quelles conséquences pour les terres agricoles ?

P20

Les zones de stockage seront-elles imposées par SNCF Réseau ?

P22

« Le projet
n'est plus
pertinent
en 2026. »

Si,
plus que jamais.



Une alternative ferroviaire nécessaire

Les échanges de marchandises entre la France et l'Italie continuent d'augmenter : **+13 % entre 2014 et 2024**, avec en **moyenne 93 % de marchandises transportées par la route**, cela représente **plus de 3 millions de poids lourds chaque année depuis 2021**. Sur les 40 dernières années, le trafic routier à l'échelle des Alpes a plus que doublé, et **c'est toujours la route qui absorbe les augmentations des flux de marchandises plutôt que le rail**. Cette situation exerce une pression croissante sur les axes existants, en particulier sur les accès alpins (tunnels routiers) déjà fortement sollicités, et des perspectives de travaux lourds dans les années à venir.

Le Lyon-Turin renforce la compétitivité du rail face à la route et facilite les échanges européens. Il vise à favoriser le report modal, avec jusqu'à 1 million de poids lourds en moins sur les routes. Il s'inscrit aussi pleinement dans les priorités actuelles en matière de **transition énergétique, en réduisant les émissions de CO₂, en massifiant le report du trafic routier vers le rail** et en contribuant à **l'amélioration de la qualité de l'air dans les vallées alpines**. Il permettra également de renforcer la **fiabilité des transports face aux aléas climatiques** (éboulements, inondations...) et aux accidents. Gardons en tête que le fer est au moins 20 fois plus sûr que la route.

Plus de marchandises
transportées par le rail,
des lignes plus fiables,
davantage de trains du quotidien :
le projet répond aux enjeux
économiques, climatiques
et territoriaux actuels.



Des bénéfices pour les territoires

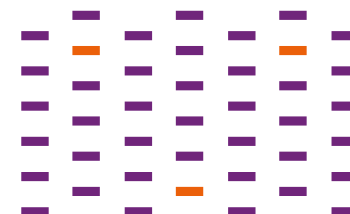
Au-delà du fret, le projet permet aussi de **répartir efficacement les circulations ferroviaires** : des trains de fret emprunteront la ligne nouvelle, libérant ainsi de la capacité sur les lignes existantes. Cette complémentarité est essentielle **pour développer les TER** entre Lyon, Chambéry et Grenoble, avec des services plus fréquents, plus réguliers et mieux adaptés aux besoins des habitants. Sans ligne nouvelle, il ne sera pas possible de **développer les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)** à long terme autour de ces villes.

Enfin, le projet, accompagné d'une politique incitative qui rendrait le rail plus attrayant face au « tout camion », permettra **d'atteindre les objectifs environnementaux** partagés par l'ensemble des états européens. Il s'inscrit pleinement dans un objectif d'atteinte de la neutralité carbone, luttant contre les effets du changement climatique.

+13%
d'échanges
de marchandises entre
la France et l'Italie
entre 2014 et 2024¹

93%
des marchandises
passent par la route¹

plus de **3M**
de poids lourds
chaque année¹



¹ Observatoire du transport de marchandises à travers les Alpes – Novembre 2025
(Département de Savoie et Agence Alpine des Territoires - AGATE)

« La ligne ferroviaire existante est suffisante pour accueillir le fret international. »

Faux!

La ligne existante (tronçon Ambérieu-en-Bugey – St-Jean-de-Maurienne – Modane) joue déjà un rôle essentiel pour les voyageurs et le fret, mais elle ne peut pas répondre seule aux besoins futurs pour un véritable report modal.



Une capacité insuffisante face aux enjeux européens

En 2022, moins de 2,5 millions de tonnes de marchandises ont transité par cette ligne, alors que plus de **45 millions de tonnes sont échangés chaque année entre la France et l'Italie, environ 7 % par le rail.**

Pour réussir le report modal de la route vers le train, il faut une infrastructure capable d'absorber une part importante de ces volumes. **La ligne existante, du fait des besoins croissants pour les trains du quotidien, et de ses limites structurelles, ne le permet pas aujourd'hui.**

45Mt
de marchandises
échangées
entre la France et l'Italie¹

environ **7%**
transportées par le rail¹

¹ Observatoire du transport de marchandises à travers les Alpes – Novembre 2025 (Département de Savoie et Agence Alpine des Territoires - AGATE)

Seule la combinaison de la ligne nouvelle et de la ligne existante aménagée permettra d'atteindre les volumes nécessaires au report modal à long terme, tout en préservant les trains du quotidien.



Des besoins croissants pour les trains du quotidien

L'évolution du trafic sur la ligne existante reflète une transformation des usages, avec une part croissante des trains de voyageurs, désormais prépondérante (plus de 2/3 du trafic aujourd'hui contre environ 1/3 en 1999). Cette évolution s'accompagne de contraintes structurelles supplémentaires sur la ligne, liées notamment à la mise en place du cadencement (trains à intervalles réguliers) et à la multiplication des points d'arrêt pour desservir les gares.

Par exemple, entre Chambéry et Montmélian :

- 1999 : 193 trains par jour, (6 TGV, 8 trains de nuit, 59 TER et 120 trains de fret)
- 2025 : 143 trains par jour en moyenne (9 TGV, 108 TER et 26 trains de fret)

Avec le développement des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) autour de Lyon, Chambéry et Grenoble, la place du train du quotidien va encore s'élargir, limitant les marges de développement du fret.



Des limites techniques structurelles

Construite au XIX^e siècle, la ligne existante présente :

- des **contraintes de gabarit**, incompatibles avec le transport de camions entiers sur les trains ;
- une **vulnérabilité accrue aux aléas climatiques**, comme les éboulements, pouvant entraîner des interruptions prolongées de circulation (comme la fermeture de 18 mois entre août 2023 et le printemps 2025) ;
- la traversée de **secteurs fortement urbanisés**.

Ces caractéristiques rendent son exploitation moins performante pour le fret international moderne.

À l'horizon de la mise en service du tunnel de base entre la France et l'Italie, la ligne existante sera modernisée entre Dijon et Saint-Jean-de-Maurienne, pour commencer à répondre à ces problématiques et accompagner l'accroissement progressif des trafics.

« Les travaux sont un gouffre financier. »

Faux!
C'est un investissement à long terme.



7,2 Md€
pour la phase 1
de la Section française
du Lyon-Turin

Le coût de la première phase de la Section française du Lyon-Turin (entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne, hors section vers Chambéry) est estimé à **7,2 milliards d'euros** (valeur 2022).

Ce niveau d'investissement est **comparable à celui de grandes infrastructures similaires, en France et en Europe**, et doit être mis en regard des bénéfices attendus à long terme :

- ▶ **réduction de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique dans les vallées alpines;**
- ▶ **report du trafic routier;**
- ▶ **amélioration des transports du quotidien;**
- ▶ **et renforcement des échanges européens.**

Ne pas investir aujourd'hui, c'est payer plus cher demain.



Le modèle de financement du projet, s'il reste encore à définir avec précision (notamment grâce aux études en cours) est déjà anticipé. Jusqu'à **50 % du coût du chantier serait pris en charge à terme par l'Union Européenne :**

un niveau de **soutien exceptionnel** pour un projet d'infrastructure, qui traduit l'importance du Lyon-Turin comme maillon stratégique du réseau ferroviaire européen, au service des échanges, de la cohésion territoriale et de la transition climatique. L'**État** et d'autres acteurs tels que les **collectivités locales** investissent également dans les études de ce projet, témoignage de son importance pour l'aménagement du territoire. Enfin, ces travaux s'inscrivent dans un temps long (près de 15 ans pour le TELT) ce qui permet de répartir les investissements dans la durée.

Un financement
européen
jusqu'à

50%



« La dette carbone du chantier mettra plusieurs années à être compensée. »

Vrai
mais pour des effets positifs à long terme.



À court terme, le chantier génèrera des émissions de CO₂, qu'il est possible de réduire : réduction de l'artificialisation des espaces naturels, optimisation de l'utilisation des matériaux, utilisation d'engins électriques à la place de certains engins thermiques...



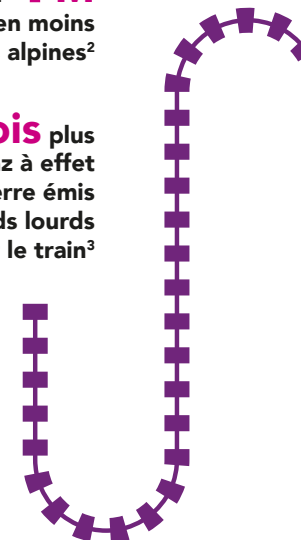
À long terme, le bilan sera positif

Comme tout projet d'infrastructure d'ampleur, le Lyon-Turin s'inscrit dans un temps long, à l'échelle de plusieurs décennies. Cette voie ferrée permettra de **réduire le nombre de poids lourds en circulation**, qui émettent 9 fois plus de gaz à effet de serre que les trains, avec jusqu'à **1 million de camions en moins sur les routes**. À terme, le bilan environnemental du projet sera positif.

Infrastructure pérenne et vertueuse au service des échanges européens de marchandises et de voyageurs, le Lyon-Turin vise un bénéfice climatique net à long terme, supérieur aux émissions liées à sa construction.

jusqu'à **1 M**
de camions en moins
sur les routes alpines²

9 fois plus
de gaz à effet
de serre émis
par les poids lourds
que par le train³



² Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique – 2012

³ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME)

« Tout est déjà décidé,
le projet est figé ! »

Faux!



2013
**Déclaration
d'Utilité
Publique**

Après plusieurs années d'études et une enquête publique, le projet de la Section française du Lyon-Turin a fait l'objet de nombreuses phases de concertation et d'échanges avec les territoires. **Il a été déclaré d'utilité publique en 2013.**

2014-2018
**Concertation
approfondie**

Entre 2014 et 2018, **une concertation approfondie** a notamment été menée avec **la profession agricole et les associations environnementales**, permettant d'intégrer de nombreuses propositions dans la conception du projet.

2019-2024
**Scénario
Grand Gabarit**

À partir de 2019, la concertation avec les collectivités a conduit à retenir le **scénario « Grand Gabarit »**, la solution la plus ambitieuse pour répondre aux enjeux de transport ferroviaire dans les décennies à venir, tant pour le fret que pour assurer le développement des mobilités du quotidien sur le territoire.

**Le projet est précisé
et ajusté
dans le cadre
des études en cours
et de la concertation
avec les territoires,
avant les phases
ultérieures de réalisation.**



2025-2028
**Avant-
Projet
Détaillé**

Depuis 2025, le **projet est entré dans sa phase d'étude finale : les études d'Avant-Projet Détaillé (APD).**

Pilotées par SNCF Réseau, **ces études visent à préparer les choix techniques et évaluer les impacts pour définir un projet finalisé pour la ligne nouvelle et ses aménagements**, en veillant à la meilleure insertion possible dans les territoires et l'environnement.

Cette étape s'accompagne d'un **dialogue étroit avec les partenaires, les collectivités et les acteurs du territoire**, notamment au travers des Commissions Territoriales de Concertation (CTC) qui réunissent services de l'État, élus, collectivités territoriales, associations ou encore acteurs socio-économiques.

POST-2028
**Nouvelle
concertation**

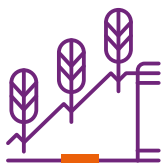
Une nouvelle phase de dialogue avec les territoires et le grand public sera organisée dans le cadre des procédures réglementaires, à l'issue des études APD.

« Le projet
va modifier
nos paysages. »

**Vrai
localement.**

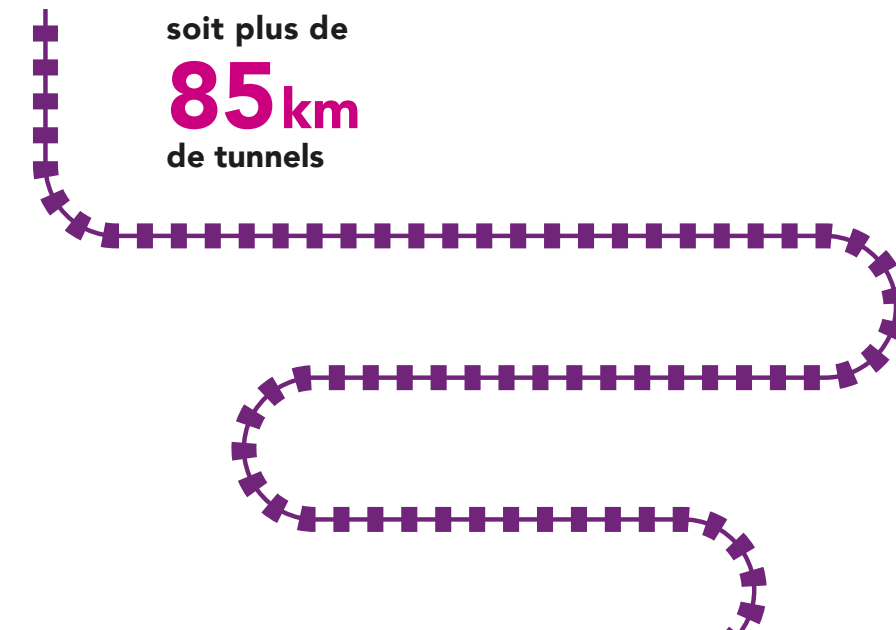


L'insertion d'une ligne de chemin de fer dans le territoire répond à des **contraintes techniques fortes** : pour permettre aux trains de marchandises de circuler, la ligne doit présenter des pentes les plus faibles possible. Contrairement à la route par exemple, cela impose la construction d'ouvrages spécifiques pour s'adapter au terrain, qui peuvent localement modifier les paysages.



Lors de l'enquête publique de 2012, de nombreuses mesures ont déjà été proposées pour **mieux intégrer la ligne et ses ouvrages dans son environnement** : plantation d'arbres, création de talus, réalisation de tranchées couvertes...

60%
en souterrain,
soit plus de
85 km
de tunnels



Le tracé a été conçu
avec un choix fort :
60% en souterrain,
soit plus de **85 km**, afin de limiter
les impacts paysagers
et acoustiques par rapport
à un tracé majoritairement en surface.



Les études détaillées en cours permettront de poursuivre et d'affiner ce travail, en lien avec les Commissions Territoriales de Concertation, afin de **limiter les impacts, zone par zone**, selon la démarche « Éviter – Réduire – Compenser ». Elles s'accompagneront d'une mise à jour de l'étude d'intégration paysagère, qui portera notamment sur l'insertion des principaux ouvrages de la ligne (viaducs, têtes de tunnels, etc).

**Qu'est-ce que
la démarche ERC ?**

La séquence Éviter - Réduire - Compenser (ERC) vise à limiter les impacts d'un projet sur l'environnement : éviter en priorité, réduire ce qui ne peut être évité, puis compenser en dernier recours.



« Le projet causera le tarissement des sources d'eau. »

Faux!
Pour autant,
des précautions
sont indispensables.



Une ressource suivie et protégée

Avant, pendant et après les travaux, les sources et captages d'eau **sont identifiés, cartographiés et suivis en continu**. De plus, des études hydrogéologiques seront menées

par des bureaux d'études spécialisés, afin d'avoir une connaissance précise des terrains traversés et d'adapter les ouvrages en conséquence.



Un cadre strict et partagé

Comme dans tout projet d'ampleur, une vigilance particulière est nécessaire. Le projet est soumis à un cadre réglementaire très strict, notamment au titre de la **loi sur l'eau** : chaque impact potentiel doit être anticipé, suivi et, si besoin, accompagné

de mesures de restauration. SNCF Réseau travaille en lien étroit avec les collectivités, les syndicats des eaux, les services de l'État et les acteurs locaux pour partager les connaissances et coconstruire des solutions sur mesure.

La ressource en eau est étroitement suivie et intégrée dès la conception du projet. Des études spécifiques et un cadre réglementaire strict permettent d'en maîtriser les impacts.



L'expérience d'autres grands tunnels alpins montre que creuser dans la montagne ne met pas en danger la ressource en eau.

En Suisse, par exemple, des tunnels majeurs comme le Saint-Gothard, le Lötschberg ou le Ceneri ont été construits au cœur des Alpes, avec des dispositifs de suivi et de gestion de l'eau similaires, en préservant les ressources locales. Ces exemples montrent que la ressource en eau peut être maîtrisée dans ce type de projet, ce qui vaut également pour le Lyon-Turin.

Qu'est-ce qu'un captage d'eau potable ?

C'est un ouvrage qui permet de prélever l'eau destinée à la consommation.

« Les expropriations
et les premiers chantiers
auront lieu dès 2027. »

Faux!
**Aucun chantier ni aucune
expropriation ne sont
prévus à ce stade.**



Pour l'acquisition foncière

- La priorité est donnée aux **acquisitions foncières à l'amiable**, en lien avec les propriétaires concernés.
- **L'enquête parcellaire** – étape technique et réglementaire avec enquête publique – ne débutera pas avant 2028 au plus tôt, avant de pouvoir acquérir le foncier nécessaire au projet à l'amiable ou sous le régime de l'expropriation.
- Avant le démarrage des acquisitions, rien n'est imposé aux propriétaires concernés par le tracé. Les acquisitions aujourd'hui réalisées par SNCF Réseau sont faites uniquement **à la demande des propriétaires**.

Travaux principaux
à l'horizon

2035

(sous réserve
de financement)



Pour les travaux

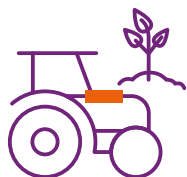
- À partir de 2029 et sous réserve de financement, les opérations consistant à creuser des **ouvrages de reconnaissance** dans les massifs de Chartreuse et Belledonne, nécessaires à la poursuite des études de conception des tunnels, seront réalisés.
- **Les travaux principaux de la Section française du Lyon-Turin** ne devraient pas commencer avant l'horizon 2035, sous réserve de financement.

Qu'est-ce qu'un ouvrage reconnaissance ?

Il s'agit de galeries, appelées descenderies, creusées pour mieux connaître le terrain avant la construction d'un tunnel. Elles servent ensuite d'accès au chantier, puis à la ventilation et aux secours une fois l'ouvrage en service.

« Plus de 1 500 hectares de terres agricoles vont disparaître avec le projet. »

Faux!



Une première estimation définie

En lien avec le monde agricole et les associations de protection de l'environnement, les surfaces agricoles concernées ont été estimées à **environ 700 hectares⁴**. Cette estimation sera affinée à l'issue des études APD en 2028, en vue des autorisations réglementaires. Une partie de ces surfaces, correspondant aux besoins nécessaires à la réalisation ultérieure du tunnel de Dullin-l'Épine et du raccordement à Chambéry, ne sera pas nécessaire pour la réalisation de la première phase « Grand Gabarit ».

Elles correspondent aux besoins fonciers liés :

- ▶ à la **voie ferrée, ses talus, ses équipements ferroviaires et aux espaces de sécurité** ;
- ▶ aux **zones de stockage de matériaux**, définitives ou temporaires ;
- ▶ aux **aménagement routiers** nécessaires au projet, y compris pour rétablir les routes existantes ;
- ▶ ainsi qu'aux **délaissés agricoles**, c'est-à-dire des parcelles devenues difficiles à exploiter (par exemple des petites surfaces isolées).

Des surfaces supplémentaires pourront être mobilisées pour la mise en œuvre de mesures de compensation, qui restent à définir.

Environ 700 hectares⁴ de surfaces agricoles sont concernés, avec des usages en partie temporaires et une mobilisation progressive selon les phases du projet.



Des propositions concrètes intégrées au projet

La concertation avec la profession agricole, menée de manière approfondie entre 2014 et 2018, a permis de faire émerger de nombreuses propositions concrètes qui vont être appliquées dans les études en cours.

Cette dynamique de travail, se poursuit aujourd'hui. Les études et la concertation visent ainsi à **optimiser et réduire au maximum la consommation de terres agricoles**, pendant les travaux, comme pour l'implantation définitive des ouvrages.

Enfin, les terrains utilisés temporairement (accès de chantier, zones de stockage provisoire) seront restitués aux exploitants agricoles après utilisation, indemnisation et remise en état, avec une exigence particulière portée à la qualité des sols restitués, afin de garantir la reprise effective de l'activité agricole.

⁴ Commissions de concertation interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles (2014-2018)

« Les zones de stockage des déblais seront définies unilatéralement par SNCF Réseau. »

Faux!



Une gestion concertée

La surface et la localisation des zones de stockage seront **étudiées et définies pendant la phase d'Avant-Projet Détaillé, en concertation avec l'État, les élus, la profession agricole, les associations environnementales et les acteurs locaux.**

Cette concertation s'inscrit dans la continuité des échanges menés avec le monde agricole et les acteurs du territoire entre 2014 et 2018, qui ont déjà permis d'enrichir le projet.



Des usages adaptés

Certaines zones seront temporaires, **utilisées uniquement pendant la durée des travaux.** D'autres pourront faire l'objet d'**aménagement pérennes**, comme des modelages acoustiques et paysagers, des remblais ou des espaces de compensation environnementale. L'objectif est de **limiter au maximum les emprises définitives, en privilégiant par exemple** le comblement de sites existants (comme d'anciennes carrières) ou en permettant, lorsque c'est possible, une remise en exploitation agricole des terrains après travaux.

La surface et la localisation des zones de stockage seront définies en concertation avec les acteurs du territoire.



L'expérience du chantier TELT

Le chantier de la section transfrontalière du Lyon-Turin, piloté par TELT, privilégie le **réemploi des matériaux d'excavation** afin de limiter les zones de stockage. Lorsque cela est possible, ces matériaux sont réutilisés directement sur le chantier (remblais, béton...). Ils peuvent également être **valorisés localement**, par exemple pour le comblement de carrières.

Leur évacuation n'intervient qu'en dernier recours.

La Section française du Lyon-Turin s'appuiera sur ces retours d'expérience pour son propre chantier.

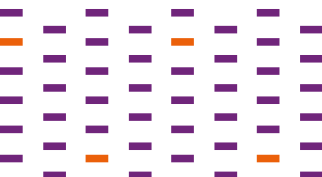


Qu'est-ce qu'une zone de stockage ?

C'est un terrain destiné à accueillir les matériaux issus des creusements.

LYON -TURIN

Section française



Pour en savoir plus

Retrouvez tous les supports
d'information
sur le site internet du projet
www.projet-lyonturin.fr



Nous sommes également à votre écoute par mail :
concertation.lyonturin@reseau.sncf.fr

