Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1715

1.8.2025

# DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2025/1715 DE LA COMMISSION

**du 30 juillet 2025**

**portant modalités d'application du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise en œuvre du projet transfrontalier Lyon-Turin sur le corridor de transport européen «Méditerranée»**

*[notifiée sous le numéro C(2025) 5111]*

**(Les textes en langues française et italienne sont les seuls faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 ([1]), et notamment son article 55, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) Comme le soulignent les plans de travail pour le corridor «Méditerranée», le projet transfrontalier Lyon-Turin (ci-après le «projet») joue un rôle crucial dans le fonctionnement du corridor grâce à une liaison interopérable et efficace à travers les Alpes, entre la France et l'Italie, pour le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

(2) La décarbonation des transports par la création des conditions d'un transfert modal ambitieux du transport de marchandises et de voyageurs sur de longues distances vers des modes de transport économes en énergie est un objectif stratégique clé de l'Union et est conforme aux objectifs de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique.

(3) Dans ce contexte, la promotion du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs est une priorité claire de la politique des transports de l'Union, comme le souligne la stratégie pour une mobilité intelligente et durable ([2]), et une priorité de longue date pour le développement du réseau RTE-T.

(4) Grâce à l'achèvement de la voie ferrée Lyon-Turin, le corridor de transport européen «Méditerranée» et son tronçon transfrontalier transalpin seront équipés d'infrastructures de transport ferroviaire modernes, sûres et économes en énergie contribuant au transfert modal.

(5) La liaison transfrontalière Lyon-Turin figure dans la liste la partie III de l'annexe du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil ([3]) en tant que «liaison transfrontière présélectionnée» sur le corridor de transport européen «Méditerranée» pouvant bénéficier d'un financement de l'Union au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

(6) Trois traités bilatéraux et un protocole additionnel entre la France et l'Italie ([4]) réglementent et planifient le projet dans le cadre politique, juridique et financier convenu. Un autre accord bilatéral relatif aux transferts transfrontaliers de matériaux destinés à la construction du projet a été signé le 4 août 2023.

([1]) JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([2]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir [COM(2020) 789 final].

([3]) Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) «*Accord entre le gouvernement de la République italienne et le gouvernement de la République française*» du 30.1.2012, ratifié par la France par la loi n° 2013-1089 du 2.12.2013 et par l'Italie par la loi n° 71/2014.
«*Accord entre le gouvernement de la République italienne et le gouvernement de la République française pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin*» du 24.2.2015; «*Protocole additionnel et annexe*» du 8.3.2016; «*Règlement des contrats*» du 7.6.2016, tous ratifiés par la France par la loi 2017-116 du 1.2.2017 et par l'Italie par la loi n° 1/2017.

(7) Le plan de travail pour le corridor «Méditerranée» souligne la nécessité d'assurer l'achèvement de l'intégralité du projet, qui comprend le tunnel de base transfrontalier ainsi que les lignes d'accès entre les nœuds urbains présélectionnés de Lyon et Turin.

(8) Toutes les sections du projet sont essentielles au bon fonctionnement du corridor de transport européen «Méditerranée». Elles seront planifiées conformément aux normes énoncées aux articles 16 et 18 du règlement (UE) 2024/1679.

(9) Le projet représente un investissement transfrontalier complexe à long terme associant la France, l'Italie et leurs régions voisines respectives d'Auvergne-Rhône-Alpes et du Piémont. Il bénéficie également à d'autres États membres, qui ont besoin d'une liaison transalpine moderne entre la France et l'Italie.

(10) Le projet implique la création de nouvelles infrastructures et l'amélioration des infrastructures existantes. Afin de soutenir la mise en œuvre coordonnée et en temps utile du projet, il convient d'adopter des dispositions décrivant les actions et fixant le calendrier de leur réalisation. Le projet est un engagement à long terme qui nécessite une planification des investissements sur plusieurs cycles budgétaires, tant au niveau national qu'au niveau de l'Union. Il contribuera à la réalisation des objectifs transfrontaliers du plan de travail pour le corridor de transport européen «Méditerranée», y compris la construction de lignes d'accès qui assureront le transit de 24 millions de tonnes de marchandises par an et de 1,5 million de voyageurs par an.

(11) La France et l'Italie ont déjà mené des actions importantes, telles que des études et des travaux d'infrastructure. Parmi ces actions figurent la construction en cours du tunnel de base dans les deux pays (au 31 octobre 2024), où 38,6 km de galeries ont été excavés (dont 14,7 km correspondent au tunnel de base), la planification des lignes d'accès sur le territoire italien, la planification de la modernisation de la ligne ferroviaire conventionnelle Ambérieu - Saint-Jean-de-Maurienne à partir de 2027, avec un budget spécifique de 700 millions d'euros, et la modernisation en cours de la ligne ferroviaire conventionnelle entre Bussoleno-Avigliana. En ce qui concerne les nouvelles lignes ferroviaires françaises, un décret du 13 août 2013 ([5]) a déclaré que les travaux étaient d'intérêt public, et le détail de l'alignement ferroviaire a été approuvé. Les études d'avant-projet détaillé (APD), cofinancées par la Commission, la France et les autorités régionales françaises, seront lancées en 2025.

(12) L'identification claire des actions nécessaires pour mener à bien le projet et le calendrier de leur mise en œuvre sont également importants pour planifier et optimiser la disponibilité des financements de l'Union, nationaux et régionaux. Le cofinancement de l'Union exerce un effet de levier primordial sur les décisions nationales et régionales de mise en œuvre des actions. Dès lors, il importe d'identifier les actions qu'il reste à mener en vue de l'achèvement complet du projet, afin que les ressources de l'Union puissent être utilisées de manière optimale, conformément à la planification respective et aux taux de cofinancement applicables, ainsi qu'aux ressources financières disponibles aux niveaux national et régional. Conformément au règlement (UE) 2021/1153, toutes les sections du projet peuvent bénéficier d'un financement de l'Union (jusqu'à un maximum de 55 % pour le tunnel de base et de 50 % pour les lignes d'accès). Les actions restantes doivent démontrer un degré élevé d'intégration dans la planification et la mise en œuvre des actions en cours et prévues et être conformes aux critères d'attribution énoncés à l'article 14 du règlement (UE) 2021/1153. Toutes les parties concernées ne devraient donc pas ménager leurs efforts pour optimiser l'utilisation des ressources financières.

(13) L'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne pour la construction et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ([6]) et le protocole additionnel précisent le coût certifié du tunnel de base transfrontalier et, après déduction de la contribution de l'Union et de la partie financée par les péages, la clé de répartition des coûts de 57,9 % pour l'Italie et de 42,1 % pour la France. Tout surcoût sera réparti à parts égales entre l'Italie et la France. Le protocole additionnel prévoit également la possibilité d'une réévaluation monétaire et d'une adaptation à l'évolution des coûts des facteurs de production des ouvrages.

([5]) *Journal officiel de la République française* n° 197 du 25 août 2013.
([6]) *Journal officiel de la République française* n° 206 du 16 septembre 2014.

(14) La société franco-italienne Tunnel Euralpin Lyon-Turin, en tant qu'entité binationale, est chargée de la gestion et de la construction du tronçon transfrontalier. Les gestionnaires nationaux de l'infrastructure de la France et de l'Italie sont responsables de la construction des voies d'accès.

(15) Afin de permettre à la Commission de suivre l'évolution de la mise en œuvre du projet, la France et l'Italie devraient lui fournir des rapports réguliers sur le sujet, concernant les tronçons situés sur leurs territoires respectifs, et lui notifier les retards éventuels rencontrés.

(16) Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679, les États membres doivent prendre les mesures appropriées pour développer le réseau central au plus tard le 31 décembre 2030. Cette obligation est toutefois soumise aux conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 5, dudit règlement, selon lequel l'exécution de projets d'intérêt commun dépend de facteurs tels que leur degré de maturité, le respect des procédures juridiques tant de l'Union que nationales et la disponibilité de ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union.

(17) Il convient que le calendrier de mise en œuvre ne porte pas atteinte au respect des exigences définies dans le droit international et le droit de l'Union, notamment les dispositions visant à protéger l'environnement et la santé humaine. Le calendrier devrait permettre aux États membres de planifier et d'optimiser pleinement la disponibilité des financements, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union. Il ne devrait en aucun cas empêcher l'application des normes élevées de l'Union et des États membres en matière de protection de l'environnement et de participation du public.

(18) Sans préjudice de l'article 54, paragraphe 3, du règlement (UE) 2024/1679, il convient d'entamer le réexamen de la présente décision d'ici à la fin de 2026, afin de refléter avec précision l'état de la planification et de la construction des actions énumérées à l'article 2.

(19) La France et l'Italie ont approuvé les mesures prévues par la présente décision.

(20) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 61, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

**Objet**

La présente décision définit les actions et le calendrier de mise en œuvre du projet ferroviaire transfrontalier et des lignes d'accès connexes reliant les nœuds urbains de Lyon et Turin (ci-après dénommé le «projet»), ainsi que les dispositions connexes en matière de gouvernance.

*Article 2*

**Actions**

La France et l'Italie veillent à la mise en œuvre des actions suivantes conformément au calendrier fixé à l'article 3:

a) tronçon transfrontalier du tunnel ainsi que les gares de liaison de Saint-Jean-de-Maurienne et de Susa;

b) lignes d'accès sur le territoire italien, composées de:

i) mise à niveau de la ligne conventionnelle existante — tronçon Bussoleno-Avigliana:

— Lot n° 1: Réalisation de nouvelles installations technologiques pour la gestion du trafic sur le tronçon Bussoleno-Avigliana,

— Lot n° 2: Suppression des passages à deux niveaux à Borgone Susa,

— Lot nº 3: Mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite dans les gares de Sant'Ambrogio, Borgone et Bruzolo,

— Lot nº 4: Construction de deux voies prioritaires comprenant des modules de 750 m de long, l'une à Condove et l'autre à Bruzolo,

— Lot nº 5: Adaptation du système d'alimentation électrique de la ligne par la construction de deux nouvelles sous-stations électriques, l'une à Avigliana et l'autre à Borgone,

— Lot nº 6: Démolition de 281 pylônes de la ligne électrique primaire de 66 kV,

— Lot nº 7: Atténuation acoustique,

— Lot nº 8: concerne le remplacement complet de la ligne de traction électrique actuelle (la ligne standard de Rete Ferroviaria Italiana), entre les gares de Bussoleno et d'Avigliana par une section de 540 $mm^2$ et l'ajout d'une ligne d'alimentation de renfort de 230 $mm^2$, nécessaire au bon fonctionnement de la ligne en fonction du futur trafic ferroviaire prévu;

ii) construction du nouveau tronçon de ligne Avigliana-Orbassano;

iii) réaménagement de la gare de triage d'Orbassano, y compris la jonction sud;

iv) connectivité au sein du nœud urbain ferroviaire de Turin:

— achèvement du contournement ferroviaire de Turin, tronçon Porta Susa-Stura,

— mise à niveau de la ligne à grande vitesse entre Porta Susa et Porta Nuova, nouvelle ligne à double voie indépendante de 4,5 km de long, et construction d'un certain nombre de nouveaux arrêts dans le système ferroviaire de Turin,

— accélération de la ligne Turin-Gênes,

— mise à niveau des infrastructures et technologique du nœud ferroviaire urbain de Turin et des lignes connexes, et renouvellement des systèmes centralisés de gestion de la circulation ou insertion de nouveaux systèmes centralisés de gestion de la circulation,

— nouveau contournement ferroviaire d'Orbassano à Settimo Torinese — phase 1b «Gronda Merci»;

c) lignes d'accès sur le territoire français comprenant:

i) la mise à niveau de la ligne conventionnelle existante Ambérieu - Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) la connectivité au sein de l'agglomération lyonnaise — contournement ferroviaire de Lyon entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux;

iii) la construction de la nouvelle ligne entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne:

— ligne ferroviaire mixte voyageurs et fret entre Grenay et Avressieux,

— nouvelle ligne ferroviaire de fret entre Avressieux et Montmélian,

— nouvelle ligne ferroviaire de fret entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne.

*Article 3*

**Calendrier**

1. Le calendrier des actions visées à l'article 2, point a), est le suivant:

a) En 2025: début de l'excavation mécanisée du premier lot français du tunnel de base (chantier opérationnel 7) — France.

b) D'ici à la fin de 2026/au début de 2027: début de l'excavation mécanisée des autres lots du tunnel de base (chantiers opérationnels 3-4-5-6) — France et Italie.

c) D'ici à 2028: fin des travaux de génie civil à la section d'entrée — Saint-Martin-la-Porte (chantier opérationnel 8) — France.

d) D'ici à 2027: proposition d'attribution de marché pour les installations ferroviaires et non ferroviaires (chantier opérationnel 12) — France et Italie.

e) D'ici à 2028: début de l'excavation du tunnel d'interconnexion selon la méthode traditionnelle à Bussoleno (chantier opérationnel 1) — Italie.

f) D'ici à 2029: début des travaux de génie civil à la gare internationale de Susa (chantier opérationnel 2) — Italie.

g) D'ici à 2030: fin des travaux de génie civil du pôle d'échange multimodal de la gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne (chantier opérationnel 9) — France.

h) D'ici à 2031: achèvement de l'excavation du tunnel de base côtés français et italien (chantiers opérationnels 3-4-5-6-7-8) — France et Italie.

i) D'ici à 2031: achèvement de la gare internationale Saint-Jean-de Maurienne avec les infrastructures auxiliaires y afférentes; début de la construction des installations de la gare internationale de Susa (chantiers opérationnels 9 et 2) — France et Italie.

j) D'ici au 31 décembre 2032: achèvement de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic mixte, conformément aux paramètres RTE-T définis dans le règlement (UE) 2024/1679 — France et Italie.

k) D'ici à 2033: installation opérationnelle de l'ERTMS niveau 2 — France et Italie.

2. Le calendrier des actions visées à l'article 2, point b), est le suivant:

a) mise à niveau de la ligne conventionnelle existante Bussoleno-Avigliana: fin des travaux entre 2026 et 2032;

b) construction de la nouvelle ligne Avigliana-Orbassano:

   i) évaluation environnementale et permis obtenus entre 2024 et 2025;

   ii) début des travaux d'ici à 2026;

   iii) fin des travaux d'ici à 2033;

c) réaménagement de la gare de triage d'Orbassano, y compris la jonction sud, première phase, côté Turin, d'ici à 2026;

d) connectivité au sein du nœud urbain ferroviaire de Turin:

   i) tronçon Porta Susa-Stura: réalisé à 98 % (achèvement prévu pour 2025);

   ii) tronçon Porta Susa-Porta Nuova: achèvement d'ici à 2028;

   iii) ligne Turin-Gênes: d'ici à 2027 (première phase):

      — achèvement de l'adaptation technologique des systèmes du sous-système CCS du tronçon Trofarello - Alessandria avec la construction de l'ACCM-SCCM (Système informatique central multistation/Système de commandement et contrôle multistation) en sous-phases,

      — achèvement de l'ACC de la gare de Villafranca,

      — achèvement du nouvel ACC d'Asti.

3. Le calendrier des actions visées à l'article 2, point c), est le suivant:

a) mise à niveau de la ligne conventionnelle existante Ambérieu - Saint-Jean-de-Maurienne:

   i) études préliminaires, y compris une analyse socio-économique d'ici à la mi-2025;

   ii) début des travaux sur les premières opérations d'ici à 2027;

   iii) études de conception d'ici à la fin de 2028;

   iv) procédures administratives pour l'acquisition de terrains d'ici à la fin de 2028;

   v) évaluation environnementale avant la fin de 2028;

   vi) études finales d'ici à la fin de 2029;

   vii) fin des travaux d'ici à 2033:

      — modification de l'accès à la plateforme Aiton,

      — amélioration des capacités à Aix-les-Bains,

— amélioration des capacités à Chambéry,

— séparation des niveaux à Montmélian,

— sécurisation du Lac du Bourget,

— sécurisation des passages à niveau,

— renforcement des installations fixes pour la traction électrique;

b) connectivité au sein de l'agglomération lyonnaise — contournement ferroviaire de Lyon entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux:

i) études de conception détaillées d'ici à la fin de 2027;

ii) évaluation environnementale;

iii) études finales;

iv) acquisition de terrains conformément au calendrier d'étude et de construction;

v) travaux;

c) construction des nouvelles lignes entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne selon les paramètres du «grand gabarit» comme scénario principal exploré à ce stade:

i) études de conception détaillées concernant les opérations suivantes, y compris une analyse socio-économique et des études liées aux travaux de reconnaissance d'ici à la mi-2028 (accès français au tunnel ferroviaire Lyon-Turin — études détaillées — APD):

— ligne mixte entre Grenay et Avressieux,

— améliorations à la gare d'Ambérieu,

— nouvelle ligne ferroviaire de fret entre Avressieux et Montmélian, comprenant un tunnel à voie unique pour le fret sous le massif de la Chartreuse, pour lequel des études de conception détaillées seront réalisées parallèlement à la construction des structures de reconnaissance,

— doublement de la connexion à la gare de Montmélian,

— nouvelle ligne ferroviaire de fret entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne, y compris les tunnels à voie unique pour le fret sous le massif de Belledonne et le col du Glandon, pour lesquels des études de conception détaillées seront réalisées parallèlement à la construction des structures de reconnaissance;

ii) évaluation environnementale;

iii) construction des structures de reconnaissance;

iv) études finales;

v) acquisition de terrains conformément au calendrier d'étude et de construction;

vi) travaux.

*Article 4*

**Gouvernance**

Le coordonnateur européen pour le corridor de transport européen «Méditerranée» et un représentant de la Commission sont invités à participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil d'administration du tunnel Euralpin Lyon Turin, ainsi qu'aux réunions de la Commission intergouvernementale Lyon-Turin (CIG).

*Article 5*

**Rapports**

La France et l'Italie font rapport au moins une fois par an à la Commission et au coordonnateur européen pour le corridor de transport européen «Méditerranée» sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions visées à l'article 2 et notifient tout retard rencontré, en précisant les causes du retard et en indiquant les mesures correctives adoptées. À cette fin, la France et l'Italie peuvent utiliser, le cas échéant, le contenu des rapports annuels d'avancement qui doivent être remis au titre des conventions de subvention du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

*Article 6*

**Examen**

La Commission entame un réexamen des actions et du calendrier visés aux articles 2 et 3 avant la fin de 2026.

*Article 7*

**Destinataires**

La République française et la République italienne sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juillet 2025.

*Par la Commission*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membre de la Commission*