

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RAPPORT 2025 DE LA COUR DES COMPTES EUROPÉENNE : TELT CLARIFIE LES ÉVOLUTIONS BUDGÉTAIRES ET LES DÉLAIS DE LIVRAISON DE LA SECTION TRANSFRONTALIÈRE DE LA FUTURE LIGNE LYON-TURIN

TELT réagit à la publication du Rapport 2025 de la Cour des comptes européenne en rappelant que, sur la base du projet validé en 2015 par les Etats français et italiens, le budget actuel de 11,1 milliards d'euros est donc à comparer à 8,6 et non à 5 et que le report de la mise en service est de 3 ans et non 18.

Chambéry, 19 janvier 2026 - Lundi 19 janvier, la Cour des comptes européenne a publié la mise à jour du rapport *EU Transport Megaprojects* établi en 2020. Ce rapport examinait huit projets d'infrastructures en construction dans treize pays de l'Union. Parmi ceux-ci figure le chantier de la section transfrontalière de la ligne Lyon-Turin. Conformément au projet définitif approuvé en 2015, ce chantier est en cours de réalisation entre la France et l'Italie. D'une longueur totale de 65 km, la section transfrontalière du Lyon-Turin comprend un tunnel ferroviaire composé de deux tubes parallèles de 57,5 km chacun. La mise en service est programmée pour la fin de l'année 2033, pour un investissement global de 11,1 milliards d'euros.

La position de la Cour des comptes

Il ne fait aucun doute que des ouvrages complexes tels que les infrastructures transfrontalières doivent relever d'importants défis techniques, administratifs et sociaux. Comme le rappelle la Cour : « Depuis 2020, l'UE a été fortement affectée par la pandémie de COVID-19 et par la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. Les huit infrastructures ont dû faire face aux mêmes défis, ainsi qu'à la nécessité de s'adapter à un cadre réglementaire en constante évolution. En outre, certaines ont rencontré des difficultés techniques imprévues, telles que des contraintes géologiques lors du creusement des tunnels, qui ont contribué à l'augmentation des coûts et des retards. »

Le tunnel de base du Mont-Cenis, un projet complexe

Les auditeurs reconnaissent la ligne Lyon-Turin comme l'un des ouvrages susceptibles de contribuer au marché unique européen grâce à un réseau plus interconnecté et plus efficace. Conçu dans le cadre de deux États aux approches et aux règles différentes, ce qui a nécessité un important travail d'harmonisation, le projet figure parmi les plus complexes au monde dans le secteur ferroviaire : au total, ce sont 164 km de galeries traversant 15 zones géologiques sous les Alpes, entre la France et l'Italie.

Dans ce contexte, la phase d'études a été très longue : elle a débuté à la fin des années 1990 avec une première hypothèse de projet prévoyant un tunnel à tube unique. Cette solution a ensuite été abandonnée pour des raisons de sécurité et de capacité. Le projet a alors évolué vers celui actuellement en cours de réalisation pour le transport de marchandises et de passagers, élaboré sur la base de 113 km de sondages géotechniques puis intégré dans l'accord binational de 2015. Toutefois, dans son analyse, la Cour compare les délais et les coûts officiels actuels avec ceux des hypothèses initiales qui n'ont pas été concrétisées. Dans le cas de la section

transfrontalière du Lyon-Turin, la première idée de projet (un tube unique) a ensuite évolué vers un tunnel à deux tubes, conformément aux nouvelles normes européennes, donnant lieu à une conception définitive totalement différente. La comparaison des délais et des coûts des années 1990 avec ceux du projet validé en 2015 ne reflète donc pas la réalité.

L'évolution du coût sur l'ensemble du cycle de vie

Le projet définitif de la ligne Lyon-Turin approuvé en 2015 estimait un budget de 8,6 milliards d'euros (valeur 2012). En 2024, après l'attribution de l'ensemble des travaux de génie civil et la fin de l'urgence liée à la COVID-19, TELT a actualisé le coût à terminaison à 11,1 milliards d'euros (valeur 2012), avec une mise en service prévue fin 2033.

Cette mise à jour, partagée avec les États et l'Union européenne, repose sur trois facteurs principaux (lien vers le communiqué sur la mise à jour des coûts), en grande partie externes, qui ont eu un impact structurel sur l'avancement des chantiers.

Par ailleurs, en 2025, la Commission européenne, la France et l'Italie ont signé la décision d'exécution relative à l'ensemble de la liaison ferroviaire Lyon-Turin (y compris les sections nationales), par laquelle elles s'engagent à achever le programme de travaux et à atteindre les objectifs communs, indépendamment des modalités et des calendriers de financement des différents acteurs pour l'ensemble de l'infrastructure.

Les travaux

La section transfrontalière du Lyon-Turin est actuellement en cours de réalisation, avec 3 300 personnes mobilisées sur 11 chantiers opérationnels en surface et en souterrain. À ce jour, plus de 46 km ont été excavés au total (28 %), dont environ 20 km du tunnel de base, sur un total de 164 km de galeries prévus par le projet.

TELT est le maître d'ouvrage et promoteur public binational chargé de la construction, de la gestion puis de l'exploitation de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire fret et passagers Lyon-Turin. La société TELT est détenue à 50% par l'Etat français et à 50% par l'Etat italien à travers Ferrovie dello Stato Italiane (FS).

Contacts Presse

Hervé de Lacotte, Directeur de la Communication et des Relations extérieures
+33 789 22 11 77 - herve.delacotte@telt-sas.com

Sara Settembrino, Responsable des Relations Presse
+39 334 62 19234 - sara.settembrino@telt-sas.com