



Lyon, le 16 octobre 2018

LE DÉBAT SUR L'UTILITÉ DU LYON-TURIN EST CLOS

Le tunnel historique est proche de la saturation

Alors que le Lyon-Turin rencontre quelques turbulences politiques, **voici des données actualisées officielles qui devraient trancher clairement le débat sur l'utilité du projet**. On le sait, la future liaison sera principalement dédiée au transport de marchandises. Elle doit permettre de **basculer au moins 1 million de poids lourds par an de la route vers le rail**. Minoritaires mais très actifs, les opposants au Lyon-Turin jugent ce chantier « inutile » en s'appuyant sur un seul argument : le tunnel historique du Mont-Cenis (en photo ci-dessous) pourrait accueillir « 120 trains de fret par jour » et ainsi absorber le même nombre de poids lourds.

Les grands acteurs fédérés par le Comité pour la Transalpine savent que cet argument ne repose à ce jour sur aucune réalité objective. Pour clore ce débat, Jacques GOUNON, Président de la Transalpine, a donc officiellement interrogé SNCF Réseau. Dans sa réponse datée du 19 septembre, le Directeur Territorial Auvergne-Rhône-Alpes a joint une note technique que dévoile la Transalpine (en pièce jointe) et qui livre **un verdict sans appel : le tunnel historique offre seulement une capacité d'une cinquantaine de trains de fret par jour dans les deux sens**. Très loin des "120 trains" évoqués par les opposants.

« Le tunnel du Mont-Cenis ne peut atteindre les standards des tunnels actuels, imposés par les nouvelles règles en matière de sécurité » (SNCF Réseau)

Plusieurs paramètres expliquent ces limites de capacité. Aux **lourdes contraintes d'exploitation** de ce tunnel d'altitude construit sous Napoléon III, s'ajoutent des **normes de sécurité de plus en plus draconiennes** (un audit en cours pourrait encore les renforcer). D'une longueur de 13,6 km, l'ouvrage monotube est dépourvu de sorties d'évacuation et de système de ventilation. D'où de sévères contraintes appliquées par l'exploitant italien RFI en termes d'interdiction de croisement et de poursuite des trains de voyageurs et de fret (dont les convois transportant des matières dangereuses).

A la lumière de ces données, la question de l'utilité écologique du Lyon-Turin ne se pose plus. 44 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année à la frontière franco-italienne, dont 92% par la route (près de 3 millions de camions en 2017). Après le trou d'air de la crise de 2009, ce trafic poids lourds est reparti tendanciellement à la hausse : + 12% depuis 2014 dans les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, + 8 % depuis le début de cette année. **Près de 1,4 million de camions ont traversé ces deux tunnels en 2017, un chiffre qui progresse à un rythme moyen de 230 poids lourds supplémentaires par jour !**

Le Lyon-Turin, seule solution écologique pour le transport transalpin de marchandises

Aujourd'hui, le choix est donc clairement posé. Ouvrage bitube de nouvelle génération (comme le Gothard en Suisse et bientôt le Brenner en Autriche), **le tunnel transfrontalier du Lyon-Turin aura une capacité de 40 Mt/an et pourra accueillir chaque jour plus de 350 trains de fret rapides et de fort tonnage.** Seul lien ferroviaire à ce jour pour les marchandises entre la France et l'Italie, **le tunnel du Mont-Cenis ne peut accueillir qu'une cinquantaine de trains de fret lents et de faible tonnage** (entre 5 et 6 Mt/an maximum). Au regard du trafic actuel dans l'ouvrage (pointe à 45 trains de fret par jour), la saturation du tunnel historique est proche. Les quelques gains qui peuvent être réalisés sur la ligne sont marginaux par rapport au volume de 44 Mt/an de marchandises qui traversent la frontière.

La démonstration est faite que seule la liaison Lyon-Turin est capable d'opérer durablement un report modal massif de la route vers le rail. Face à l'urgence climatique, il s'agit d'un investissement d'avenir au service de la transition écologique, de la protection de l'environnement sensible des Alpes et de la lutte contre la pollution dont les incidences dramatiques en matière de santé publique sont connues.



Seul lien ferroviaire pour le transport des marchandises entre la France et l'Italie, le tunnel historique du Mont-Cenis a été inauguré en 1870.