



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE TELT

EN BREF.

Le Lyon-Turin et la LNMP au centre du corridor méditerranéen du réseau RTE-T

La nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin constitue le maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), colonne vertébrale de la mobilité européenne.

Elle s'inscrit pleinement dans l'ambition européenne de construire un véritable « métro continental », connectant de manière fluide grandes métropoles, ports, aéroports et plateformes logistiques, pour soutenir les échanges et la compétitivité à l'échelle du continent.

Au cœur de ce système, la section transfrontalière portée par TELT intègre un tunnel de base de 57,5 km, ouvrage structurant permettant de franchir les Alpes à faible pente, comme en plaine, pour une amélioration décisive de la performance du fret et des services voyageurs.



Concertation garantie par



Tunnel Euralpin Lyon Turin : un maillon du corridor méditerranéen

TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) est le promoteur public chargé de réaliser et d'exploiter la section transfrontalière de la nouvelle ligne Lyon-Turin

Société binationale franco-italienne créée en 2015 par les États français et italien, TELT a la mission de développer une nouvelle liaison ferroviaire performante à travers les Alpes occidentales, au cœur du réseau européen, facilitant les échanges et la mobilité entre les deux Pays.

Le projet vise notamment à transférer une part importante du transport de la route vers le rail, pour réduire congestion et émissions dans l'écosystème sensible des Alpes.

TELT s'engage à respecter les délais, les accords internationaux et des standards élevés de qualité et de sécurité.

Elle porte aussi des engagements forts en matière d'environnement, d'éthique et de coopération binationale, pour un projet exemplaire à l'échelle européenne.

Contact :

lionel.gros@telt-sas.com

L'INTERET DE LA MIXITE' FRET-VOYAGEURS

Deux maillons importants

Le projet Lyon-Turin, et en particulier sa section transfrontalière, doit être compris comme un maillon essentiel du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport.

Ce corridor constitue le grand axe est-ouest du sud de l'Europe : il relie la péninsule Ibérique, le littoral méditerranéen français, la vallée du Rhône, le nord de l'Italie puis l'Europe centrale et orientale. La Commission européenne identifie à la fois le tunnel de base Lyon-Turin et la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) parmi les projets clés de ce corridor, ce qui montre qu'ils relèvent d'une même logique d'intégration continentale.

Sous cet angle, Lyon-Turin et la LNMP présentent une forte parenté stratégique. Tous deux sont conçus pour résorber un chaînon faible du corridor méditerranéen, restaurer la continuité de grands itinéraires ferroviaires européens et créer les conditions d'un report modal massif de la route vers le rail.

La LNMP est le dernier maillon restant à construire pour assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, tandis que la Commission européenne qualifie le Lyon-Turin de section clé du franchissement alpin entre la France et l'Italie.

La spécificité du Lyon-Turin tient au fait qu'il traite le verrou alpin, l'un des obstacles structurels les plus lourds du corridor. Sa section transfrontalière s'étend sur 65 km, avec comme ouvrage principal le tunnel de base du Mont-Cenis de 57,5 km, conçu pour permettre une traversée ferroviaire performante à profil de plaine, donc mieux adaptée aux trains lourds, longs et réguliers.

En améliorant l'interopérabilité, la fiabilité et les coûts d'exploitation du rail à travers les Alpes, cette infrastructure crée les conditions d'un « freight corridor » réellement compétitif entre la façade ibérique, le sud de la France et l'Italie du Nord.

La LNMP répond, quant à elle, à une logique très proche sur le segment occidental du même corridor. Le projet prévoit 150 km de lignes nouvelles entre Montpellier et Perpignan afin d'augmenter les capacités, d'assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne et de contribuer au maillage européen pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Son principe de doublet de lignes – ligne existante plus ligne nouvelle – vise précisément à rendre le système ferroviaire plus performant, plus robuste et plus résilient, tout en libérant de la capacité pour les trains du quotidien et pour le fret. Dans la concertation en cours sur la phase 2, la question d'une vocation mixte fret-voyageurs est d'ailleurs explicitement posée comme un choix structurant.

La synergie entre les deux projets est donc évidente : la LNMP fluidifie et renforce la continuité ferroviaire entre la péninsule Ibérique et le sud de la France ; le Lyon-Turin prolonge cette performance à travers les Alpes jusqu'au Piémont et au nord de l'Italie.

Autrement dit, la LNMP prépare et alimente le corridor en amont, tandis que la section transfrontalière Lyon-Turin en assure le franchissement critique. L'un sans l'autre laisserait subsister un corridor discontinu ; ensemble, ils donnent corps à une véritable chaîne logistique et de mobilité européenne, plus capacitaire, plus décarbonée et plus résiliente

L'échelle du corridor méditerranéen

Le Lyon-Turin n'est pas seulement un projet franco-italien, pas plus que la LNMP n'est un simple projet régional : ce sont deux infrastructures jumelles à l'échelle du corridor méditerranéen, poursuivant la même finalité de continuité, d'efficacité et de transition écologique. Leur complémentarité montre que la performance du corridor ne se joue pas sur un seul tronçon, mais sur la cohérence de l'ensemble de ses maillons stratégiques

TELT ET LA MIXITE FRET / VOYAGEURS

Un peu d'histoire

À l'origine, dans les années 1980, le Lyon-Turin est imaginé comme un projet de ligne à grande vitesse voyageurs, dans le prolongement des politiques de LGV françaises et italiennes, avec l'objectif de relier les grandes métropoles alpines et transalpines.

- Le projet est porté politiquement dès cette période, notamment par Louis Besson, ancien maire de Chambéry et ancien ministre des Transports,
- La dimension fret est alors secondaire, voire absente.

L'intérêt d'étudier la faisabilité de cette nouvelle liaison ferroviaire est réaffirmé par les Etats français et italien en juin 1990 lors du sommet de Nice, suivi un an plus tard par le sommet de Viterbe (octobre 1991) lors duquel les Ministres des Transports français et italien décident de lancer une étude de faisabilité détaillée de la liaison Lyon-Turin comprenant la réalisation d'un tunnel de base de plus de 50 km sous les Alpes. C'est dans le cadre de ces études préliminaires que le consensus naît sur la reconnaissance :

- Du caractère international de la liaison
- De sa dimension franco-italienne
- De sa dimension régionale
- De son intermodalité et de sa mixité.

Le projet cesse d'être un simple "LGV alpine" pour devenir un outil de report modal.

La mixité fret-voyageurs : le cœur du 'business case' d'utilité

La mixité fret-voyageurs est un choix rationnel dès lors qu'elle est conçue comme une mixité maîtrisée. Elle permet d'exploiter l'infrastructure sur un spectre large de besoins (voyageurs longue distance, voyageurs transfrontaliers, fret conventionnel, transport combiné, autoroute ferroviaire). Cette pluralité d'usages renforce la pertinence économique et l'efficacité de l'investissement public.

La logique est simple : une grande infrastructure fixe ses coûts sur plusieurs décennies. Plus elle est utile à la collectivité, plus elle justifie l'investissement. Une ligne mixte bien exploitée augmente le taux d'utilisation, diversifie les flux et amortit mieux les variations de demande.

Mixité maîtrisée : séparation fonctionnelle fret / voyageurs

L'enjeu n'est pas de « faire cohabiter » deux trafics au détriment de l'un d'eux : l'enjeu est d'organiser l'exploitation pour garantir la performance des deux. La séparation fonctionnelle s'appuie sur une allocation de capacité compatible avec les besoins : fenêtres horaires différenciées, régulation dédiée, et règles d'exploitation qui réduisent les conflits entre trains rapides (voyageurs) et trains plus lents/plus longs (fret).

Ce principe permet de concilier des objectifs a priori distincts : vitesse et régularité pour les trains voyageurs, massification et fiabilité pour les services fret.

L'infrastructure nouvelle, conçue pour un trafic mixte, facilite cette organisation.

La mixité fret-voyageurs pour le Lyon-Turin :

Initialement imaginé dans les années 1980 comme une LGV voyageurs, le Lyon-Turin évolue dès 1990-1991 vers un projet international, intermodal et franco-italien avec un tunnel de base ;

Intégré aux priorités européennes RTE-T à partir de 1992-1994, il devient un corridor stratégique orienté vers le report modal et le fret longue distance ;

Ce choix est consolidé dans les années 1990 et juridiquement confirmé en 2012, actant définitivement une infrastructure mixte fret-voyageurs.

Les gains de la mixité fret-voyageurs :

Efficiences : mutualiser l'investissement (capacité partagée) et améliorer le ratio coût/usage ;

Robustesse : diversifier les trafics, donc sécuriser l'équilibre d'exploitation ;

Impact : maximiser les bénéfices climatiques.

LNMP vu par TELT

La concertation préalable sur la phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), entre Béziers et Perpignan, porte explicitement sur le choix entre une ligne uniquement voyageurs et une ligne mixte fret/voyageurs.

Cette question est centrale, car la LNMP n'est pas seulement un projet régional : elle s'inscrit dans le corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport, au même titre que le Lyon-Turin, que la Commission européenne qualifie de section clé du corridor.

Dans ce contexte, la mixité sur la phase 2 représente un atout de cohérence européenne. La Commission européenne identifie en effet parmi les projets majeurs du corridor méditerranéen à la fois la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et le tunnel de base Lyon-Turin. La LNMP doit assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, tandis que le Lyon-Turin doit sécuriser un franchissement ferroviaire performant des Alpes entre la France et l'Italie. Ces deux projets répondent donc à une même logique : supprimer des maillons faibles et rendre le corridor plus continu, plus robuste et plus efficace.

Du point de vue de TELT, cette cohérence est déterminante. La section transfrontalière du Lyon-Turin est conçue comme une ligne mixte, destinée à accueillir des trains de marchandises et des trains de voyageurs.

TELT commercialisera demain des sillons pour les trains de fret et de voyageurs sur cette section entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse. Il est donc logique de considérer qu'un autre maillon structurant du même corridor, la phase 2 de la LNMP, gagnerait-elle aussi à être pensée dans une logique mixte.

La mixité est également un levier concret de report modal. Le Lyon-Turin vise à transférer une part importante des flux routiers vers le rail, alors que plus de 3 millions de poids lourds franchissent chaque année la frontière franco-italienne et que le projet pourrait permettre de retirer environ un million de camions par an des routes alpines.

De son côté, le projet de la LNMP renforcerait le corridor fret Méditerranée et pourrait contribuer à retirer jusqu'à 110 000 camions par an des routes. La logique est la même : pour réussir la décarbonation des transports, il faut des infrastructures capables d'accueillir réellement du fret, et pas seulement des trains de voyageurs.

Enfin, une phase 2 mixte renforcerait la résilience et la performance d'exploitation du corridor. La LNMP, tout comme le Lyon-Turin est un projet destiné à améliorer la capacité, la régularité et la fiabilité des circulations sur un axe saturé, tout en créant un réseau plus résilient face au changement climatique. Cette robustesse intéresse directement TELT, dont l'infrastructure n'atteindra son plein potentiel que si les autres maillons du corridor offrent eux aussi des capacités adaptées au fret et aux voyageurs.

CONCLUSION

TELT considère que la mixité fret/voyageurs sur la phase 2 de la LNMP constitue un atout majeur. Elle renforcerait la continuité du corridor méditerranéen, améliorerait le report modal, conforterait la robustesse du système ferroviaire européen et donnerait toute leur portée aux investissements déjà engagés sur le Lyon-Turin et sur les autres maillons stratégiques de l'axe méditerranéen. Dans cette perspective, la mixité n'est pas une option secondaire : c'est un choix de cohérence, d'efficacité et d'avenir.

