

Tunnel de base du Mont Cenis : Un méga-projet dans les Alpes

Par Julika Herzog, Paris
6 décembre 2025 | 18h27

L'un des plus longs tunnels ferroviaires au monde est en construction dans les Alpes, un projet franco-italien. Ses partisans mettent en avant ses avantages écologiques, tandis que ses détracteurs parlent d'« écocide ».

À des centaines de mètres sous les Alpes, les travaux battent leur plein : la gigantesque foreuse « Viviana » creuse la roche et, à pleine capacité, elle pourra bientôt progresser de 15 mètres par jour. Une odeur d'ammoniac flotte dans l'air – un gaz nécessaire pour les tirs de mine lorsque la machine ne parvient pas à percer la roche.

Ce méga-chantier se situe au cœur du magnifique panorama alpin de la vallée de la Maurienne. Entre les petites villes alpines de Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et de Suse, en Italie, l'un des plus longs tunnels ferroviaires au monde est actuellement en construction : long de 57,5 kilomètres, il devrait ouvrir ses portes en 2033.

Moins de camions dans les Alpes

Le tunnel de base du Mont-Cenis, pièce maîtresse de la nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin, vise à désengorger l'ancienne route de montagne, à transférer une plus grande partie du trafic de marchandises vers le rail et à réduire considérablement les temps de trajet.

Une fois le tunnel bitube achevé, les voyageurs pourront traverser les Alpes à 220 km/h et relier Paris à Milan en seulement quatre heures au lieu de sept actuellement. Le tout, de manière écologique, en train plutôt qu'en avion.

L'aspect environnemental est d'ailleurs le principal argument des promoteurs de ce projet franco-italien colossal, puisque le tunnel ferroviaire est construit en priorité pour le transport de marchandises. Selon Emmanuel Humbert, de l'entreprise de construction TELT, ce projet permettra d'éviter le passage d'un million de camions par an dans les Alpes via les tunnels du Mont Blanc ou du Fréjus, et donc d'économiser environ un million de tonnes de CO₂.

Les écologistes crient à l'écocide.

Mais ils s'opposent farouchement au projet. Les tunnels de montagne puisent dans les nappes phréatiques, explique Philippe Delhomme, professeur de géographie et membre de l'association « Vivre et Agir en Maurienne », qui s'oppose au projet près de chez lui :

« Creuser un tel tunnel, c'est comme poser une perfusion à la montagne. Sauf que celui-ci ne prélève pas de sang, il prélève de l'eau. »

... « Philippe Delhomme, « Vivre et Agir en Maurienne »

« Et comme ce tunnel de base est creusé directement à travers la montagne, il en deviendra le point le plus profond, vidant toute la montagne de son eau et l'asséchant », explique Delhomme.

« Le bruit, les lumières vives la nuit et les millions de tonnes de roches remontées des profondeurs, défigurant le paysage idyllique – ce n'est que la partie visible », poursuit Delhomme, en regardant la vallée où les excavatrices déblayent actuellement des montagnes de roche.

« Mais la partie invisible, c'est que la construction de ce simple tunnel d'exploration de quatre kilomètres a en réalité coupé l'eau de source qui alimentait notre village de Villarodin-Bourget et ses puits. Cette source est tarie, et c'est irréversible ; on ne peut plus rien y faire. »

Philippe Delhomme, « Vivre et Agir en Maurienne »

Un vieux tunnel vétuste et dangereux

Pour lui et ses compagnons militants, la solution est évidente : pourquoi ne pas moderniser le vieux tunnel emprunté par les trains depuis 145 ans ?

Pour Philippe Rollet, maire indépendant de Saint-Jean-de-Maurienne (8 000 habitants), cette option est exclue : « Il présente un inconvénient majeur : la pente. » Les trains de marchandises doivent être poussés par des locomotives dans les sections abruptes, et cela ne peut être modifié ni modernisé ; avec un seul tunnel, la ligne ne répond plus aux normes de sécurité actuelles.

« De plus, le massif montagneux est instable ; la ligne a dû être fermée pendant 18 mois en raison d'éboulements. »

Philippe Rollet, maire de Saint-Jean-de-Maurienne

Un coût exorbitant pour une France endettée

Pour le maire, le nouveau tunnel présente de nombreux avantages : la construction d'une gare TGV moderne, la création de quelque 4 000 emplois qui dynamiseront sa commune, l'ouverture de nouveaux commerces et, grâce à des subventions, d'importants travaux de rénovation.

Cependant, ce tunnel, outre ses retombées économiques positives, représente un coût considérable : à ce jour, plus de 11 milliards d'euros sont budgétisés pour sa construction, et ce, uniquement pour le tunnel transfrontalier. Quant à la liaison française entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne, actuellement au stade de la planification et dont la mise en service ne pourrait avoir lieu avant 2043, des milliards supplémentaires sont nécessaires. Quant à savoir si l'État français, déjà fortement endetté, sera en mesure de réunir ces fonds, la question reste ouverte.