

Daniel Ibanez

Membre de la Coordination des opposants au Lyon-Turin.

Concertation "Réaménagement du Noeud Autoroutier de Chambéry"

Monsieur le Préfet.

Vous avez ouvert une procédure dite de "concertation" du 12 mai au 20 juin 2014 inclus pour le "réaménagement du noeud autoroutier de Chambéry" qui s'est déroulé au moment où vous organisiez une autre concertation du 26 mai 2014 jusqu'au 15 juin 2014 inclus, sur un projet d'arrêté préfectoral sur les pics de pollution.

Je souhaite avant tout, soulever trois points:

1/ La contradiction qui apparaît entre les objectifs de chacune de ces concertations :

- Dans celle concernant les pics de pollution, il pouvait être envisagé des interdictions de circulation au cas où les préfets le jugeraient opportun dans une limite de 20 jours,
- Dans celle objet de la présente, il s'agit d'améliorer la fluidité des trafics routiers en augmentant les capacités des péages qui fonctionnent comme un goulot d'étranglement.

Améliorer la fluidité par la création de bretelles d'accès et de péages dédiés permet avant tout d'accroître la capacité de l'infrastructure autoroutière pour absorber plus de trafic.

Ainsi il apparaît que la concertation objet de la présente, loin de lutter contre l'apparition des pics de pollution, ne fera que détériorer la situation environnementale existante par des capacités autoroutières améliorées.

C'est la raison pour laquelle, je joins à la présente contribution celle que je vous ai adressée dans le cadre de la concertation "Pics de pollution" car elle en est une partie intégrante.

2/ Vous avez organisé deux concertations simultanées sur une période courte, ce qui ne permet pas au public de prendre en compte l'ensemble de la documentation.

Le projet d'arrêté visait près de 20 textes législatifs et réglementaires non joints au projet, ce qui constitue déjà pour les citoyens un véritable obstacle, alors que sur la même période ils auraient également dû prendre en compte les problématiques soulevées par la présente concertation.

Je me permets donc d'émettre des doutes sur la qualité de la collecte de contributions, compte tenu des difficultés objectives et matérielles que peuvent rencontrer les citoyens pour traiter des dossiers d'un certain niveau technique, alors que les mairies, au moins celle de la commune où je réside, n'ont transmis aucune information sur ces concertations.

Je me permets également de vous inviter pour les concertations à venir, à mettre en oeuvre des moyens permettant d'atteindre des objectifs de participation des citoyens, par des informations diffusées notamment par les services municipaux, mais également en vous attachant à ne pas cumuler des concertations sur une même période car les citoyens ne sont pas en mesure d'y participer et de formuler des avis.

C'est je crois une condition essentielle au renforcement de la participation et de la démocratie.

3/ Dans ma contribution sur les pics de pollution, je vous ai adressé un " B/ Inventaire et état des lieux ".

Celui-ci s'avère aujourd'hui incomplet car, à peine votre concertation terminée, le Président des Tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc (exploitant des voies routières y conduisant) a confirmé dans les Echos les pires craintes que l'on pouvait nourrir sur la politique des transports dans les Alpes.

Il s'est réjoui de la reprise des trafics poids lourds après les avoir appelé de ses vœux en début d'année 2014, entouré des élus de Maurienne.

Vous trouverez en pièces jointes à la présente les déclarations de M. DROUIN et le communiqué de la coordination des opposants au Lyon Turin qui dénonce ces déclarations en vous demandant de prendre les mesures de remplacement de celui qui souhaite objectivement une augmentation du trafic routier conduisant inmanquablement à celle des émissions polluantes en Savoie et en Haute-Savoie.

Sur le projet d'extension des capacités du noeud autoroutier de Chambéry, puisqu'il faut appeler les choses par leur nom.

Il existe aujourd'hui d'après un comptage sur photo, 23 couloirs de péages 15 en arrivée sur Chambéry et 8 au départ.

Les objectifs annoncés sont d'améliorer la fluidité et la sécurité des bretelles d'accès.



UN POINT D'ÉCHANGES À RÉAMÉNAGER POUR UNE CIRCULATION DURABLEMENT PLUS FLUIDE ET PLUS SÛRE

Le nœud autoroutier de Chambéry, au croisement des autoroutes A41, A43 et de la Voie rapide urbaine de Chambéry (VRU) est un point d'échanges stratégique pour les déplacements routiers à l'échelle locale et régionale. Face au trafic très important et croissant, il apparaît nécessaire de le reconfigurer afin d'améliorer la fluidité du trafic, renforcer la sécurité, rendre l'offre de covoiturage plus attractive et optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.

Dans le cadre du contrat de plan 2014-2018, l'État a confié à AREA la maîtrise d'ouvrage du réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry.

Sur la fluidité.

On constate que le problème de la fluidité est uniquement abordé dans cette procédure en considérant, au mieux la stagnation ou l'augmentation du trafic routier.

A aucun moment on ne trouve la présentation d'une alternative qui consisterait à réduire le trafic routier, notamment par l'aménagement des infrastructures de transports en commun ou l'utilisation des capacités de fret ferroviaire existantes.

Je me permets de vous rappeler que dans le schéma des infrastructures ferroviaires du 14 mai 1991, le doublement de la voie d'Aix les Bains/Annecy était déjà prévu, de même que le doublement de la ligne entre Chambéry et Saint André le Gaz est réclamé depuis de nombreuses années.

Ces deux doubléments permettent de multiplier le nombre de trains pour les transports du quotidien, ce qui manifestement permet de réduire le trafic routier des voitures.

De la même manière, je vous rappelle les décisions ministérielles visant l'installation d'une gare de report modal à Ambérieu.

Je vous prie de faire en sorte que les alternatives proposées à la concertation, ne soient pas que routières comme c'est le cas, mais tablent également sur les moyens de réduction du trafic routier, seul à permettre une amélioration environnementale préservant la santé publique.

L'augmentation de la capacité des postes de péages par l'augmentation du nombre de couloirs de péage, engendrera des augmentations de trafics mettant en danger la vie des riverains.

Je conteste donc la méthode utilisée pour traiter ce dossier, puisque seule l'approche routière a été privilégiée et étudiée. Elle présente des risques avérés pour la santé publique et je vous invite à mesurer les conséquences de toute augmentation capacitaire permettant le développement du trafic routier.

Je vous invite également à ne pas les encourager.

L'absence de réflexion sur les autres moyens de transports et les autres aménagements possibles pour atteindre les objectifs, me semble contraire à l'esprit du débat public pour la définition des moyens visant à atteindre les objectifs d'amélioration environnementale.

Sur la sécurité routière.

Je me permets de vous rappeler la déclaration du Ministre de l'Intérieur qui s'est déclaré favorable à la réduction de la vitesse à 80 km/h pour améliorer la sécurité.

Je me permets donc de reprendre les interventions lors des réunions publiques allant dans le sens du Ministre et visant à demander des réductions de vitesse pour les poids lourds avec des contrôles, ce qui permettra de limiter la vitesse dans les courbes.

Il n'en reste pas moins que la question de la sécurité routière comme celle de la santé publique, passe par la diminution du trafic voitures et poids lourds.

Je vous invite à reprendre ma contribution sur la concertation pics de pollution visant le report des marchandises sur le rail dès maintenant, ce qui, associé au doublement des voies ferrées et au développement de transports en commun ne pourra que contribuer à la diminution du nombre de véhicules tous types confondus.

Cette diminution est la seule réponse DURABLE et responsable, pour limiter les flux routiers, pour réduire l'accidentologie, pour améliorer la qualité de l'air, pour améliorer les temps de transport, pour s'inscrire dans une réelle politique de transition énergétique.

Covoiturage.

La seule prise en compte de la photo aérienne de la gare de péage existante démontre que l'aire de stationnement peut être augmentée sans difficulté par la bande herbée existante en bout de parking central.



Il est également possible de l'agrandir en diminuant le nombre de couloir de péage en arrivée sur Chambéry.

Il existe donc des solutions d'accroissement des capacités de stationnement pour favoriser le covoiturage sur le site existant et sans nécessité d'extension des gares de péages.

Par ailleurs, un service de navette régulière pour l'aire de covoiturage constitue également une possibilité permettant de limiter les aires de stationnement, pour autant que ce service soit fréquent et régulier.

Ainsi le covoiturage pourra participer à la fluidification du trafic par une réduction du flux et non par une augmentation de la capacité autoroutière.

Enfin, parler de création d'aire de covoiturage me paraît un peu surévalué au vu du nombre très faible de places supplémentaires.

Conclusion.

S'il est compréhensible que l'APPR AREA recherche une augmentation de ses capacités d'exploitation et de péages, en revanche, les services de l'Etat et le représentant du Gouvernement se doivent de préserver l'environnement et la qualité de vie et de l'air.

Les moyens présentés lors de la présente concertation ne répondent en aucun cas aux objectifs affichés, dès lors qu'ils sont contextualisés dans la problématique globale des transports, de la qualité de l'air, de la santé publique et de la transition énergétique.

Je vous invite donc à rejeter ce projet et à affecter les deniers publics à la mise en oeuvre de transports collectifs du quotidien efficaces et fréquents, notamment par le doublement des voies ferrées existantes entre St André le Gaz et Chambéry et entre Aix les Bains et Annecy.

Enfin je me permets de vous inviter à reprendre ces objectifs de fluidification et d'amélioration de la sécurité affichés dans cette concertation, au regard de la LOI n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite également Loi Lepage.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de recevoir mes respectueuses salutations.

Daniel Ibanez.

Concertation "Pics de pollution"

Cette concertation se limite à la présentation de deux documents téléchargeable sur Internet :

- Une note de présentation d'une page et demi,
- Un projet d'arrêté préfectoral de 8 pages et deux pages d'annexe.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous mes observations.

A/ Note de présentation.

Le texte de présentation évoque une situation dégradée de la qualité de l'air en région Rhône-Alpes et un fort enjeu sanitaire qui nécessite une amélioration. Le périmètre de dégradation est ainsi fixé et confirmé par l'intervention du Préfet de Région.

Il vise également le dépassement récurrents des seuils fixés par la communauté européenne.

La responsabilité, entre autres des transports routier est rappelée comme le "principal émetteur d'oxydes d'azote et émetteur significatif de particules".

Il est rappelé le contentieux européen visant la France pour "le non-respect des seuils de concentration en particules fines (PM10) fixés par la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008".

Enfin il est rappelé qu' "un plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA) a été approuvé en février 2013. Élaboré conjointement par l'État, les collectivités locales et les autres acteurs concernés, il comporte 38 mesures s'articulant autour de grandes priorités : favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives, réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique ..."

Commentaires:

Cette présentation ne reprend pas la publication du Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC) du 12 juin 2012 établissant un lien direct entre les émissions des moteurs diesel et l'apparition des cancer du poumon.

Elle ne vise pas non plus les plaintes contre X déposées au Procureur de la République pour mise en danger de la vie d'autrui par abstention d'utilisation des capacités de transport de la ligne ferroviaire existante.

Le texte de présentation ne reprend pas non plus les dispositions fixées par le "Grenelle de l'Environnement" pas plus qu'il ne vise le Livre Blanc pour les transport publié par la communauté européenne fixant notamment un objectif de 50% des modes de transports alternatifs au routier pour 2050.

Pourtant ces éléments s'intègrent parfaitement dans la définition tant de la problématique des dépassements de seuil que dans la définition de l'objectif de l'amélioration de la qualité de l'air en Rhône-Alpes.

Le texte présenté ne reprend pas non plus l'engagement de la France de limiter le trafic des camions Euro 1 et Euro 2 ainsi que celui des marchandises dangereuses par leur report sur la ligne ferroviaire. Pourtant l'annexe 3 de l'accord du 30 janvier 2012 précise que dans le délai de 12 mois les actions devaient être entreprises.

Pour mémoire cet accord a été ratifié par l'Assemblée Nationale et le Sénat fin 2013.

L'objectif affiché par le projet est décliné au point 2 de cette présentation.

"Ce projet d'arrêté interpréfectoral qui interdit la circulation des poids-lourds les plus polluants dans la vallée de l'Arve lors de certains pics de pollutions et, de façon cohérente, dans les vallées de la Maurienne-Tarentaise et dans les zones urbaines des pays de Savoie. Ces territoires sont définis dans le projet d'arrêté."

Commentaires :

En se rapportant à la liste des communes visées par l'arrêté pris sous la direction du Préfet de Région Rhône-Alpes on ne peut que s'étonner qu'une nouvelle fois, comme en 1986 lors du passage du nuage de Tchernobyl, il soit envisagé que la pollution puisse s'arrêter à la frontière de la Savoie et de l'Isère.

En effet, les communes de Chapareillan et de Pontcharra sur Bréda (Isère) limitrophes des communes de Les Marches et Laissaud (Savoie), n'entrent pas dans le dispositif qui vise pourtant les problèmes de qualité de l'air en région Rhône-Alpes.

S'agissant de problèmes dont les conséquences sont considérées comme mortelles par le CIRC et l'OMS, il est légitime de considérer que la limitation du périmètre à des départements sans intégrer les communes limitrophes constitue une insuffisance majeure risquant de laisser des populations exposées à des circulations dangereuses pour leur santé.

Ce constat est d'autant plus surprenant qu'une forte proportion des camions circulant au tunnel du Fréjus proviennent ou se dirigent vers les agglomérations de Grenoble (Isère - Rhône-Alpes) et de Valence (Drôme - Rhône-Alpes).

Demandes :

Je vous invite donc à intégrer les conclusions du CIRC visant les conséquences de l'exposition aux émissions des moteurs diesel, à élargir le périmètre géographique aux communes de Rhône Alpes touchées par les dégradations de la qualité de l'air.

Je vous invite à prendre en compte les problèmes exposés dans les plaintes pour mise en danger de la vie d'autrui déposées au Procureur de la République de Chambéry et pointant l'absence d'utilisation des capacités reconnues de la ligne ferroviaire existante ainsi que la surexposition des populations de Maurienne et du Val de Suse en Italie consécutivement à l'interdiction de circulation au tunnel du Mont-Blanc des camions classés Euro 1 et Euro 2 par arrêté du Préfet de Haute Savoie fin 2012. En effet, aucune disposition d'interdiction de ces véhicules n'ayant été prise pour le département de la Savoie et le tunnel du Fréjus, les populations riveraines se trouvent surexposées au risque d'apparition de cancer du poumon et autres affections.

Je vous invite enfin à considérer l'engagement de la France à reporter sur la ligne existante les poids lourds classés Euro 1 et Euro 2 ainsi que ceux transportant des marchandises dangereuses, et à prendre les dispositions pour que cet engagement soit respecté.

B/ Inventaire et état des lieux.

Afin de ne pas s'égarer et de répondre aux problématiques posées par les pics de pollution, il convient tout d'abord de dresser un état des lieux de la période qui vient de s'écouler en établissant un inventaire des déclarations faites, des mesures et décisions qui ont été prises.

1- Le 3 décembre 2012 le Ministre des Transports a décidé d'ouvrir à la circulation la galerie de sécurité en cours de creusement au tunnel du Fréjus.

Pourtant il a été soutenu y compris devant le Tribunal Administratif que cette galerie n'avait pas vocation à recevoir le trafic routier en étant limitée à la circulation des véhicules de secours:

Par la présente déclaration :

Nous décidons que, à l'issue des travaux pour doter le tunnel du Fréjus d'une galerie de sécurité, ce nouvel ouvrage sera, dans le respect des procédures nationales et communautaires et des délais correspondants, ouvert à la circulation à une seule voie de circulation, dans le sens de l'Italie vers la France, le tunnel actuel étant, simultanément, réduit à une seule voie de circulation, pour le sens de la France vers l'Italie ;

2- Le même jour et dans la même décision, le Ministre a fixé les "limitations" de trafic au Fréjus:

Nous soulignons que cette décision a pour unique finalité d'obtenir le plus haut niveau possible de la sécurité de l'ouvrage et de ses usagers et en aucun cas l'augmentation de sa capacité, qui sera limitée ;

Afin de garantir l'application de cette limitation, nous décidons que la Commission Intergouvernementale du tunnel du Fréjus sera chargée, le moment venu, de vérifier que la circulation des poids-lourds (véhicules de classe 3 et 4) ne dépasse pas 4 200 véhicules/jour et 1 050 000 véhicules/an, et de prendre les mesures éventuelles appropriées à cet effet ;

La Commission Intergouvernementale est également chargée d'examiner et de valider l'équilibre financier de l'ouvrage.

Nous donnons mandat à nos administrations et demandons aux sociétés exploitantes de procéder aux études et aménagements nécessaires à la mise en œuvre de ces décisions.

Fait à Lyon, le 3 décembre 2012.

Le Ministre délégué
chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Frédéric CUVILLIER

Le Vice Ministre
des Infrastructures et
des Transports

Mario CIACCIA

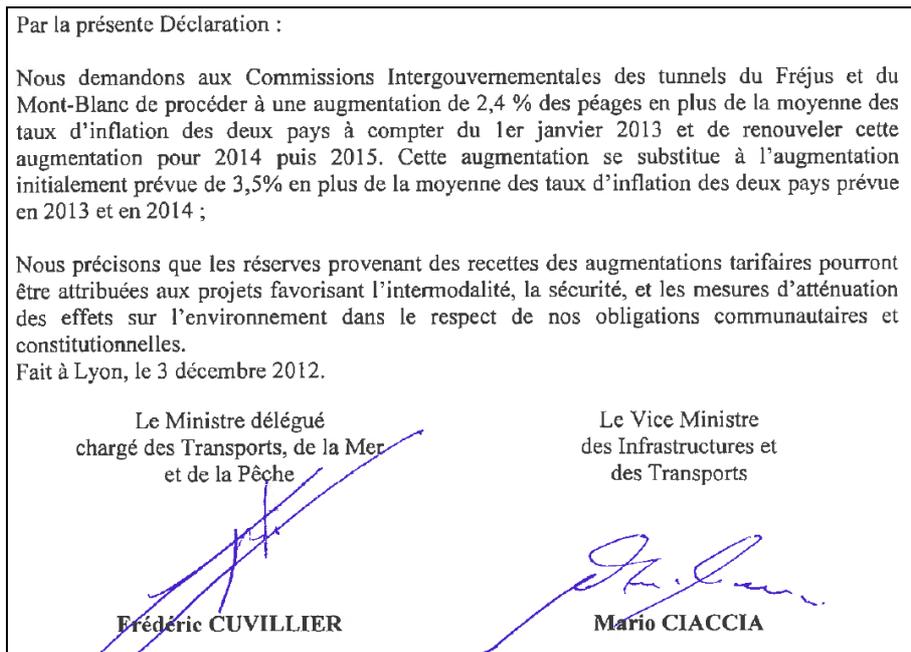
Cette décision qui ne "limite" que le nombre de poids lourds de classe Euro 3 et Euro 4 constitue en fait une autorisation d'augmentation importante du trafic des poids lourds en Savoie.

Pour mémoire les poids lourds décomptés au Fréjus étaient de 4.255 PL/jour en 2000 lors du report du trafic du Mont-Blanc suite à la fermeture pour un total de 1.553.252 poids lourds pour l'année, ce qui a constitué le maximum.

En 2012 il en a été décompté 677.876 PL et 2013 "seulement" 662.995 PL (toutes classifications confondues).

La décision du Ministre constitue donc, en fait, une autorisation d'augmentation du trafic poids lourds au tunnel du Fréjus au préjudice de la santé des riverains.

3- Le même Ministre et le même jour a décidé de ramener l'augmentation annuelle des péages prévue aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc de 3,5% à 2,4% pour tenir compte des difficultés économiques du secteur routier :



Cette décision constitue de fait une amélioration des conditions économiques pour le secteur routier des transports, au regard de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 pourtant ratifié sans modification par l'Assemblée Nationale et le Sénat.

Cette décision ne permet pas de restreindre le trafic des poids lourds sur les routes de Savoie et Haute-Savoie.

4- Le Ministre devenu Secrétaire d'Etat a déclaré sur la radio RTL "réfléchir" à l'ouverture à la circulation des bandes d'arrêt d'urgence :



Le secrétaire d'Etat aux Transports Frédéric Cuvillier, ici le 10 avril 2014

Crédit : AFP / MARTIN BUREAU

TÉMOIGNAGE - Le secrétaire d'État aux Transports veut ouvrir les bandes d'arrêt d'urgence à certains types de véhicules sur des créneaux horaires précis afin de désenclaver les abords des grandes villes.

Rouler sur une bande d'arrêt d'urgence donne jusqu'à présent lieu à une amende de 135 euros. Une situation qui pourrait changer, le secrétaire d'État aux Transports réfléchissant à la possibilité de les ouvrir à la circulation. Une solution qui permettrait, selon lui, de limiter les bouchons autour des grandes villes.

"Je lance le débat (...) Elles sont mal utilisées (...) et pourraient, dans un certain nombre de lieux, décongestionner la circulation, estime Frédéric Cuvillier. Je demande de recenser les lieux où l'on pourrait améliorer l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (...) avec une signalisation adaptée pour les bus, le covoiturage ou les taxis et les ouvrir sur des créneaux horaires, notamment pendant les bouchons".

Cette déclaration s'inscrit une nouvelle fois dans une amélioration des conditions de circulation du mode routier.

5- En réponse à Madame Bernadette Laclais, le Secrétaire d'Etat aux Transports a confirmé qu'aucune disposition d'interdiction des poids lourds Euro 2 en Savoie n'est prévue et qu'il n'en est qu'au stade préparatoire d'une mesure visant les camions Euro 1.

Pourtant cette absence de mesure ne respecte pas l'engagement du 30 janvier 2012 ratifié en 2013, elle surexpose les populations riveraines de Savoie et de Val de Suse aux émissions des camions Euro 1 et Euro 2 qui ont été interdits de circulation sous le tunnel du Mont Blanc depuis fin 2012 et se sont reportés sur le passage du Fréjus.

Bernadette Laclais sur l'équité de traitement entre la vallée de la Maurienne et la Vallée blanche en terme de restrictions applicables aux transports routiers, le ministre a indiqué que des mesures pour encourager le report modal sont en discussion.

« [...] D'ors et déjà, le principe d'une prochaine interdiction du tunnel du Fréjus au poids lourds de norme Euro 1 est arrêté, sachant les poids lourds de norme Euro 0 sont déjà interdits. Des mesures réglementaires du même ordre sont à l'étude et pourraient très prochainement être arrêtées pour restreindre la circulation des poids lourds notamment en cas d'épisodes de pollution dans la vallée de la Maurienne [...] », a-t-il précisé.

Enfin, à cette occasion,

6- Lors d'une conférence de presse, le président des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc (sociétés détenues majoritairement par l'Etat) a déclaré qu'il souhaitait une reprise du trafic routier, alors qu'il était entouré de plusieurs élus de Savoie :

La SFTRF engage 27 millions d'euros d'investissements

Message concentré lundi soir pour le nouveau président de la SFTRF à l'adresse des salariés, élus et institutionnels. A Aiguebelle, François Drouin souhaitait à l'année nouvelle plus de succès qu'à la précédente. L'exercice 2013 représente en effet «le plus mauvais résultat depuis 15 ans pour la SFTRF, avec le passage de 662 995 poids lourds.» En baisse de 2 % sur un an, de 9,76 % par rapport à 2012, cette régression du trafic PL n'est que peu compensée par la hausse



Entouré des élus et parlementaires de la vallée, le président François Drouin a souhaité une remontée du trafic au tunnel du Fréjus en 2014.

7- Les tarifs pour les poids lourds de la classe Euro 3, au tunnel du Mont-Blanc, ont été alignés en 2014 sur ceux des classes Euro 4, 5 et 6 :

Tarifs applicables au 1er janvier 2013 au Tunnel du Mont Blanc

POIDS LOURDS					
CLASSE	TYPE DE VÉHICULE	Côté Italie		Côté France	
		Course simple	Aller-retour (1)	Course simple	Aller-retour (1)
3 Euro 4-5	Véhicules à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure à 3 m	150,20 €	233,70 €	148,40 €	231,00 €
3 Euro 3		158,90 €	247,30 €	157,00 €	244,40 €
4 Euro 4-5	Véhicules à trois essieux ou plus dont la hauteur totale est supérieure à 3 m	301,70 €	473,90 €	298,20 €	468,40 €
4 Euro 3		319,20 €	501,50 €	315,50 €	495,70 €
D Euro 4-5	Transport exceptionnel « A » (frigorifiques)	316,70 €	-	313,20 €	-
D Euro 3		334,20 €	-	330,50 €	-
E Euro 4-5	Transport exceptionnel « B »	831,40 €	-	821,90 €	-
E Euro 3		879,30 €	-	869,60 €	-

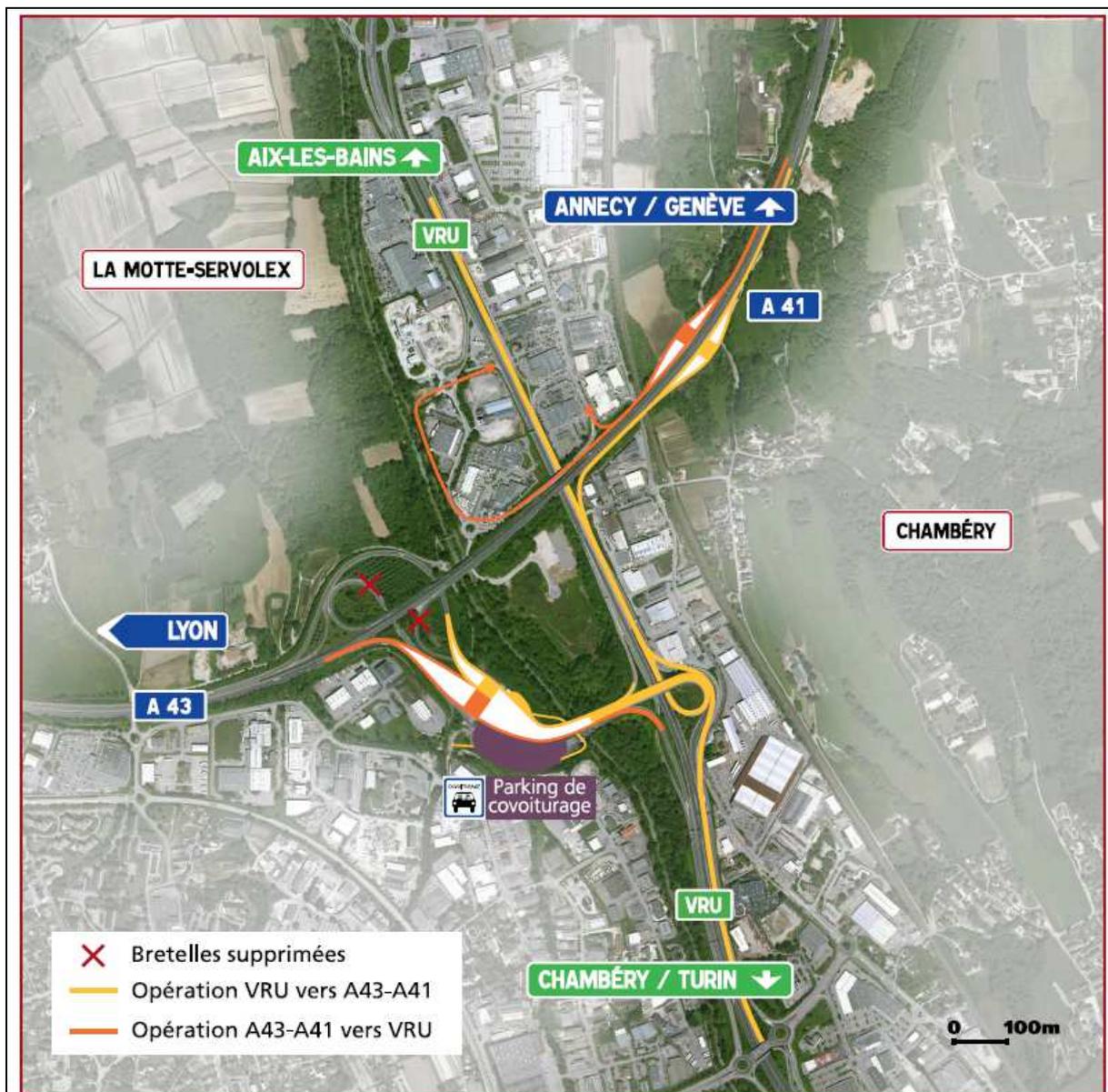
Tarifs côté français au 1er janvier 2014 (TVA 20% incluse)

Classe	Type de véhicule	Course simple	Aller - retour (1)	10 passages (2)	20 passages (2)	Forfait 1 mois (3)
VEHICULES LEGERS						
5	Moto, moto avec side-car, moto avec remorque 	28.00	35.20	88.00	123.30	211.50
1	Véhicule ou ensemble de véhicules dont la hauteur au droit de l'essieu avant est inférieure à 1,30 m et la hauteur totale est inférieure ou égale à 2 m  	42.40	52.90	132.20	185.10	
2	Véhicule ou ensemble de véhicules dont la hauteur totale est supérieure à 2 m et inférieure ou égale à 3 m   	56.10	70.50	176.20	246.70	-
POIDS LOURDS						
3euro 3-4-5-6	Véhicule à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure à 3 m  	153.90	239.50	Pour les classes 3, 4, D et E possibilité d'abonnement post-paiement		
4euro 3-4-5-6	Véhicule à trois essieux ou plus dont la hauteur totale est supérieure à 3 m   	309.20	485.80	Département Clientèle et Péage		
Deuro 3-4-5-6	Transport exceptionnel "A" (frigorifique) 	324.20	-	Tél. +39 0165 890536 (I) +33 (0)4 50 55 39 36 (F)		
Eeuro 3-4-5-6	Transport exceptionnel "B" 	852.20	-	E-mail : clienti.geie@tunnelmb.com		

On constate que non seulement les poids lourds classe Euro 3 ont été alignés sur les Euro 4, 5 et 6 au Mont-Blanc, mais **qu'en plus ils bénéficient depuis le 1er janvier 2014 d'une baisse du tarif.**

Au Fréjus, il n'a été pris aucune mesure pour surtaxer les poids lourds Euro 3, pénalisant une fois encore les populations riveraines.

8- Parallèlement à la présente "concertation", il est soumis à la "concertation", sur la même période, l'aménagement du noeud autoroutier de Chambéry avec création d'une nouvelle entrée/sortie en direction/provenance d'Annecy.



Le projet positionné sur la photo aérienne de l'existant montre une augmentation du nombre de couloirs de péages permettant selon les promoteurs de "fluidifier" la circulation, en fait il s'agit d'une nouvelle augmentation de la capacité autoroutière qui doit être liée à la création de voies supplémentaires de circulation sur l'autoroute entre Lyon et Chambéry.

9- Le dépôt fret de Saint Jean de Maurienne a été fermé par la direction de la SNCF limitant une nouvelle fois les possibilités d'exploitation du réseau ferré existant:

SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE | Transport Fret **DZ**
Pour la CGT, «la fermeture du dépôt SNCF est préméditée» **5/11/2013**

A lors que la direction Fret SNCF a annoncé, à la mi-septembre, la fermeture du dépôt de Saint-Jean-de-Maurienne et son transfert à Modane, la CGT cheminot fait des propositions. Son objectif : maintenir les emplois sur place et à un nombre identique.

« Dans ce transfert, la direction veut supprimer une vingtaine de postes sur les 66 agents de conduite. Elle aimerait trouver des volontaires pour travailler à Chambéry », explique le secrétaire de la CGT cheminots de Maurienne, Lionel Brun. Si le nombre n'est pas suffisant, « ce sera des mutations d'office ».

Pour la direction, le dépôt de Saint-Jean est en sursis. « Tout a été fait pour que la charge de travail du dépôt diminue. Cette fermeture est préméditée, souligne l'un des membres du CHSCT, Bernard Bois. La direction a tout fait pour arriver à cette issue », précise un élu CGT au comité d'entreprise du Fret national, Dominique Lazzaro. Ce transfert à Modane va compliquer les conditions de travail des agents. « Les prises et fin de service ont lieu à n'importe quelle heure. Certains vont se retrouver, de nuit, sur la route, alors qu'elle ne sera pas déneigée », rappelle Lionel Brun.

Pour éviter cette issue, la CGT propose que le dépôt de Saint-Jean « récupère la charge de travail que les dépôts de Chambéry, Grenoble et Ambérieu n'assurent pas, obtienne une charge de voyageurs et la charge de travail sur le sillón Montmélian-Grenoble, qui vient d'être

électrifié », énumère Lionel Brun. Actuellement, la direction a refusé la première proposition. Les autres sont encore en discussion.

A.B.M



Au dépôt Fret de Saint-Jean-de-Maurienne, les membres de la CGT se mobilisent pour maintenir de l'emploi "sur place".

en vente
chez votre marchand de journaux

SKI CHRONO
SPECIAL TESTS 2014

SPÉCIAL TESTS 2014

Pour commander :
au 04 76 88 70 88
ou boutique.jedauphine.com
le dauphiné

RETROUVEZ-LES DANS
le calendrier
des résultats

10- A la fin de l'année 2012, le Préfet de Haute-Savoie a pris un arrêté interdisant la circulation des poids lourds Euro 1 et Euro 2 au tunnel du Mont-Blanc.

Mécaniquement, ces flux se sont donc dirigés vers le passage du Fréjus, surexposant ainsi les populations riveraines en France et en Italie aux émissions des poids lourds les plus polluants.

Aucune disposition n'a été prise malgré les déclarations de l'annexe 3 de l'accord du 30 janvier 2012.

Il ressort de cet inventaire, que loin de constater des mesures visant à améliorer la qualité de l'air en Rhône-Alpes, on assiste au contraire à des mesures favorisant le routier au préjudice de la population et de la santé publique.

Il convient donc d'apprécier le projet d'arrêté au regard de cette situation en considérant que pour améliorer la situation actuelle, ce projet doit intégrer des mesures de contraintes visant :

- à réduire le trafic routier tout au long de l'année pour limiter l'apparition des pics de pollution,

- à mettre en place les moyens pour que les transport des marchandises soit opéré par la voie ferroviaire entre la France et l'Italie.

C/ Les dispositions du projet d'arrêté.

1- Le projet définit les poids lourds en transit visés par les dispositions de restriction comme suit :

"¹ Sont considérés en transit les véhicules qui n'assurent pas une livraison ou un chargement dans une des communes visées dans l'annexe 1, ou dont le lieu de stationnement habituel, au départ ou au retour, ne se situe pas dans une de ces communes"

Remarque:

Il existe dans les communes ou les zones visées par le projet d'arrêté un nombre important de plates-formes de groupage et dégroupage. Le secteur routier a su organiser un maillage du territoire avec des dépôts et des accords commerciaux permettant de déposer et charger les marchandises dans chacun de ces dépôts.

La disposition définissant les véhicules en transit, permet de contourner une éventuelle interdiction de circulation par la simple livraison ou le simple chargement d'une palette dans l'une de ces plates-formes logistiques.

2- Le déclenchement du dispositif est uniquement prévu dans les cas où le seuil est atteint et ne prévoit aucune mesure pour retarder l'atteinte des seuils de déclenchement.

Remarque:

L'absence de mesure de prévention est contradictoire avec l'objectif déclaré d'amélioration de la qualité de l'air comme enjeu sanitaire important, puisque par définition, lorsque le pic est atteint la santé publique est déjà compromise.

Par ailleurs il est reconnu que c'est la permanence de l'exposition qu'il convient de réduire pour limiter les conséquences sanitaires.

3- L'article 3.1 du projet indique : *"Dès l'atteinte du niveau « alerte » - 1^{er} niveau de mesures d'urgence, sur constat de dépassement (en particulier pour les particules fines PM₁₀, 80 µg/m³ en moyenne sur 24 heures) ... des mesures d'interdiction de circulation pourront être prises, dans la limite de 20 jours d'interdiction par an ..."*

Remarque:

La rédaction n'est en aucune façon contraignante puisque le texte ouvre la possibilité sans rendre la disposition obligatoire, y compris à l'intérieur de la limite de 20 jours qui n'est pas acceptable en matière de santé publique.

Par ailleurs il convient d'associer cette possibilité avec la fonction des Préfets qui est d'appliquer la politique du gouvernement. En l'espèce il a été démontré que le gouvernement agit manifestement pour faciliter le transport routier.

Seule une mesure d'obligation systématique et sans limite de durée est de nature à apporter une solution partielle au problème soulevé, sans qu'il soit possible d'apprécier l'opportunité.

4- Les articles 3.2, 3.3, 3.4 indiquent que les dispositions du projet d'arrêté ne seront applicables qu'après qu'un arrêté spécifique pour chaque zone soit publié :

3.2 - interdictions dans la vallée de l'Arve

L'interdiction de circulation pour les véhicules routiers transportant des marchandises d'un PTAC de plus de 7,5T de classe euro inférieure ou égale à III en transit dans la vallée de l'Arve fera l'objet d'un arrêté spécifique du préfet de la Haute-Savoie.

3.3 - interdictions dans la vallée de la Maurienne

L'interdiction de circulation pour les véhicules routiers transportant des marchandises d'un PTAC de plus de 7,5T de classe euro inférieure ou égale à III en transit dans la vallée de la Maurienne fera l'objet d'un arrêté spécifique du préfet de la Savoie.

3.4 - interdictions dans la « Zone urbaine des Pays de Savoie »

L'interdiction de circulation pour les véhicules routiers transportant des marchandises d'un PTAC de plus de 7,5T de classe euro inférieure ou égale à III en transit dans la « Zone urbaine des Pays de Savoie » fera l'objet d'un arrêté spécifique conjoint des deux préfets de Savoie et de Haute-Savoie.

Remarque:

Rien ne s'oppose à ce que ces mesures soient systématisées dans le projet d'arrêté, notamment puisque la santé publique est en jeu. Rien n'interdit que le projet d'arrêté réglemente par sa publication les interdictions de circulation dès l'atteinte des pics de pollution.

5- Aucune mesure visant à rendre obligatoire l'utilisation de la voie ferrée pour les camions et les marchandises transportées n'est prévue.

Remarque:

Cette absence de disposition est contradictoire avec les déclarations et engagements de la France pris depuis 2002 en matière d'utilisation de la voie ferroviaire pour le transport des marchandises et le report modal. Elle est également contradictoire avec le besoin de prévention.

6- Réseau Ferré de France (RFF) membre de RFC6 Corridor D a signé le 6 novembre 2013 un document confirmant la nécessité d'un gare de chargement sur les wagons à Ambérieu en Bugey.

Seule cette installation permet de capter et de contraindre les poids lourds circulant en direction ou en provenance des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc à l'utilisation de la voie ferroviaire.

Cette installation permet d'allonger le trajet rendant l'offre ferroviaire plus compétitive. Ambérieu est accessible par autoroute depuis Annecy et Satolas. La gare de triage est peu utilisée et très étendue. Il existe donc les conditions objectives pour réaliser le report modal rapidement sur la voie ferroviaire existante en limitant le risque d'exposition des populations aux émissions des moteurs diesel dans les meilleurs délais.

Conclusion:

Le projet d'arrêté ne vise pas suffisamment les risques consécutifs à la pollution par les transports routiers et notamment le lien direct entre l'exposition aux émissions des moteurs diesel et l'apparition des cancers du poumons.

La publication des arrêtés étant soumise à l'appréciation des préfets, il n'existe pas d'automatisme des mesures à prendre. En matière de santé publique, l'appréciation de l'opportunité ne peut répondre au besoin qui ne saurait se satisfaire d'autre disposition que la contrainte automatique. Pour être suffisant, le projet doit faire état de dispositions d'interdiction automatiques dès le seuil atteint.

Les dispositions tarifaires favorables aux camions Euro 3 sont contraires aux déclarations et objectifs du projet d'arrêté et doivent faire l'objet d'une révision immédiate.

L'interdiction des camions de classe Euro 1 et Euro 2, effective au tunnel du Mont-Blanc doit faire partie des dispositions de l'arrêté en interdisant leur circulation au tunnel du Fréjus. Sans une telle disposition, le projet est insuffisant.

La définition des camions en transit à l'article 1 permet de détourner le reste des dispositions et doit être modifiée pour contraindre les transporteurs à n'utiliser que des véhicules de classe Euro 4, 5 ou 6 lors des pics de pollution.

Les véhicules de classe Euro 3 doivent être contraints à utiliser la ligne ferroviaire existante lors des pics de pollution et les poids lourds de classe Euro 1 et 2 ainsi que ceux transportant des marchandises dangereuses doivent être contraints à utiliser la voie ferrée comme prévu par l'accord du 30 janvier 2012 tout au long de l'année ce qui permet de faire régresser le nombre d'alerte.

Pour atteindre cet objectif la gare de report modal à Ambérieu doit être installée ainsi qu'une plate-forme en vallée du Rhône.

La limite de 20 jours n'est pas compatible avec l'appréciation de la santé publique. Cette limitation doit être retirée.

L'ensemble des communes soumises aux pics de pollution doivent être inscrites dans le périmètre du projet, notamment celles du Grésivaudan. les exclure reviendrait à soutenir que les zones de pollutions se limitent aux définitions cadastrales.