



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
Gabriel Exbrayat, président de la FNAUT Rhône-Alpes
Jérôme Rebourg, président de l'ADTC-Savoie

Lyon, le 13 janvier 2017

M. Laurent Wauquiez, président
Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
1 esplanade François Mitterrand, CS 20033
69269 Lyon cedex 2

Monsieur le Président,

Nous avons appris que vous avez sollicité récemment les organisations intervenant dans le domaine de l'environnement et des transports afin de connaître leurs propositions pour un report modal du trafic routier de fret sur le rail. Nous nous étonnons que la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) n'ait pas été directement contactée, alors que notre fédération est très présente sur la Région AURA et bien connue de tous les acteurs du transport, nationaux et régionaux. Nous répondons cependant volontiers à votre sollicitation.

Le trafic routier à travers les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (1 300 000 camions par an environ) provoque des nuisances insupportables (risques d'accidents, bruit, pollution de l'air, atteintes à la santé des habitants, impact négatif sur le tourisme) dans nos vallées alpines et le long des itinéraires d'accès. Ces nuisances concernent aussi la Côte d'Azur, par où transite un trafic routier équivalent à celui qui traverse les Alpes du nord.

Comme de nombreuses études menées par l'Etat l'ont démontré, il n'y a pas de solution à court terme, et la solution à long terme est bien connue, c'est la construction du dispositif Lyon-Turin et donc son engagement rapide :

- percement du tunnel de base ;
- réalisation de la ligne nouvelle mixte entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne (en priorité la section Grenay-Avressieux en nord-Isère et le tunnel sous Chartreuse) ;
- réalisation du contournement ferroviaire fret de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Seul ce dispositif rendra le rail compétitif avec la route en permettant une réduction de ses coûts grâce à la circulation de convois de fret massifiés en provenance de l'Île-de-France et de Grande-Bretagne d'une part, du sud de la France et d'Espagne d'autre part, et à destination de l'Italie.

Il permettra de réduire de 50 % au moins le nombre des camions transitant entre la France et l'Italie (2 600 000 par an) et de limiter ainsi les nuisances dans les couloirs à camions que sont devenus nos vallées alpines, la Côte d'Azur et leurs itinéraires d'accès.

Ce nouveau lien ferroviaire entre la France et l'Italie constituera par ailleurs un outil structurant d'aménagement du territoire européen, susceptible de provoquer un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe latine.

Suite à la ratification de l'accord franco-italien du 25 janvier 2015, par l'Assemblée Nationale en novembre 2016 puis celui, très probable, par le Sénat le 26 janvier prochain, le percement du tunnel de base va pouvoir démarrer rapidement, il devrait durer une dizaine d'années. Mais il ne peut provoquer à lui seul un transfert massif de trafic routier sur le rail. Aussi il convient de lancer, sans attendre la mise en service du tunnel de base, la réalisation de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne et celle de l'intégralité du CFAL.

La Région AURA peut contribuer à la concrétisation de ce programme ambitieux mais indispensable pour répondre à l'exigence légitime des habitants des Alpes du Nord, confrontés à une pollution de l'air prolongée et inquiétante pour leur santé :

- en intervenant auprès de l'Etat pour que soit mise en place une taxation spécifique du trafic routier franco-italien permettant de financer le tunnel de base, selon la recommandation du rapport Bouvard-Destot suivant ainsi l'exemple de la Suisse qui, avec le produit de la RPLP, finance ainsi ses nouvelles traversées ferroviaires alpines (Lötschberg : 2007 ; Saint-Gothard : 2016 ; Ceneri : 2019,...) et incite les chargeurs à privilégier le rail ;
- en apportant les financements complémentaires nécessaires à la réalisation de la ligne mixte d'accès au tunnel de base (déclarée d'utilité publique) et à celle du CFAL (déclarée d'utilité publique pour son tronçon nord) ;
- enfin en favorisant le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) jusqu'à Grenay, site proche des plateformes logistiques et centres industriels lyonnais où, de plus, il est possible d'établir une connexion entre l'AFA et les autoroutes ferroviaires nord-sud Luxembourg-Perpignan et Calais-Perpignan.

Une position volontariste et clairement affichée de la Région AURA sur ce dossier nous paraît très importante. Elle donnerait confiance aux chargeurs et les inciterait à se tourner résolument vers le rail.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à nos sentiments respectueux.

Jean Sivardière

Copies à M. Patrick Mignola, M. Michel Bouvard, M. Eric Fournier et M. Bruno Cotte