



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>65137</b>	<b>De M. Noël Mamère ( Écologiste - Gironde )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Écologie, développement durable et énergie</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports, mer et pêche</b>
<b>Rubrique &gt; déchets, pollution et nuisances</b>	<b>Tête d'analyse &gt; pollution atmosphérique</b>	<b>Analyse &gt; trafic routier. Alpes. limitation.</b>
Question publiée au JO le : <b>30/09/2014</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/03/2015</b> page : <b>2017</b> Date de changement d'attribution : <b>30/12/2014</b> Date de signalement : <b>16/12/2014</b>		

### Texte de la question

M. Noël Mamère alerte Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les dangers des émanations dues aux moteurs diesel dans les Alpes. Suite à la publication par le CIRC le 12 juin 2012 d'un communiqué établissant le lien direct entre exposition aux émanations des moteurs diesel et apparition de cancers du poumon, affections respiratoires et cardiaques, une plainte contre X, à laquelle il est associé, a été déposée en août 2013 auprès du procureur de la République de Chambéry pour mise en danger de la vie d'autrui. En effet, l'utilisation de la ligne ferroviaire existante permettrait à elle seule de réduire dès aujourd'hui le trafic routier dans les vallées de l'Arve et de la Maurienne et donc de diminuer fortement les risques sanitaires. La situation dans les vallées alpines combine ainsi un problème de santé publique à un problème environnemental. Hélas, la nouvelle majorité n'a pas amorcé de réduction du trafic routier. Bien au contraire : en décembre 2012, Frédéric Cuvillier a validé l'ouverture à la circulation de la deuxième galerie (de sécurité à l'origine) du tunnel du Fréjus et l'augmentation des péages de 2,40 % au lieu des 3,50 % prévus dans le premier accord franco-italien en janvier de la même année. De plus le préfet de Savoie propose le doublement du péage de Chambéry ainsi que des dispositifs anti-pollution inférieurs au code de l'environnement et les sociétés de gestion des tunnels alpins se félicitent de l'augmentation du trafic. Pourtant, dès 2006, un rapport du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances rendu au ministre des transports avançait des pistes pour améliorer la situation. Ses conclusions de bon sens, d'ailleurs partagées par la Cour des comptes et rappelées en février 2012, proposaient de rallonger le parcours ferroviaire pour rendre attractive l'offre intermodale, de favoriser le report du trafic marchandises de la route vers le rail et de mettre en place une plateforme intermodale à Ambérieu. Le groupement européen d'intérêt économique RFC6 détenu à 20 % par RFF ne dit pas autre chose et l'a encore écrit en 2013 et 2014. S'agissant d'un problème de santé publique particulièrement préoccupant, il souhaiterait savoir quand seront données les directives pour la mise en service de la plateforme d'Ambérieu et l'application de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012. Enfin il lui demande si elle compte demander au préfet de Savoie d'instituer des restrictions de circulation dans les Alpes au moins aussi contraignantes que ce que propose la loi.

### Texte de la réponse

Le trafic routier dans les Alpes a connu une baisse sensible depuis 2011 grâce à l'action conjuguée des gouvernements français et italien ainsi qu'à la mise en oeuvre de mesures spécifiques sur le territoire national.

Ainsi, le trafic cumulé dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a connu une baisse significative de près 130 000 poids-lourds entre 2011 et 2013. Au tunnel du Mont-Blanc, parallèlement à la mise en oeuvre du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve à partir de février 2012, les autorités françaises et italiennes ont décidé l'interdiction des poids-lourds de norme Euro 1 et Euro 2 à partir, respectivement, du 1er janvier 2011 et du 1er novembre 2012 ainsi que celle du transit des marchandises dangereuses. Le volet « transports » du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la vallée de l'Arve a également connu une avancée significative avec la publication, en juillet 2014, d'un arrêté interpréfectoral prévoyant l'interdiction des poids-lourds de norme Euro 3 en cas de pics de pollution dans les bassins d'air « Arve », « zone urbaine des pays de Savoie » et « Tarentaise-Maurienne ». Au tunnel du Fréjus, la décision franco-italienne de transformation de la galerie de sécurité en second tube par la déclaration des ministres de décembre 2012 ne se traduira pas par un accroissement de trafic dans la mesure où la capacité du tunnel demeurera inchangée à une voie par sens. La décision s'est par ailleurs accompagnée d'une mesure de contingentement journalière et annuelle des poids-lourds dans le tunnel. De plus, afin de rapprocher les règles d'exploitation des tunnels, les poids lourds de norme Euro 1 seront interdits à compter du 1er mai 2015. Le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est au coeur des relations franco-italiennes. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a fait suite au rapport d'audit rendu en février 2003 par l'inspection générale des finances et le Conseil général des ponts et chaussées. Le CIADT a confirmé « la volonté de réaliser le projet Lyon - Turin conformément aux accords internationaux » et « la mise en place des crédits nécessaires à la poursuite de la modernisation de la ligne historique et des études du projet de la ligne nouvelle pour la période 2004-2006 ». Répondant aux engagements pris par la France dans le cadre de la convention alpine de 1991, ce projet ambitionne de modifier profondément les conditions d'échanges entre l'Italie, la France et une grande partie de l'Europe dans une réelle perspective de développement durable. Le projet de nouvelle liaison Lyon-Turin ne vise pas seulement à répondre aux besoins de mobilité mais surtout à permettre la mise en place d'un important report modal du trafic routier vers le mode ferroviaire. La nécessité de sécuriser les échanges entre la France et l'Italie à travers les Alpes a été renforcée après que les accidents survenus dans les tunnels alpins en 1999 et 2005 ont mis en évidence la fragilité du système actuel qui repose principalement sur le mode routier. Les caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires existantes ne permettent pas de répondre à cet objectif stratégique. Pour permettre la circulation de trains de fret de tonnage important, il est nécessaire de prévoir la réalisation d'un tunnel doté de pentes faibles, ce qui en détermine la longueur. C'est le même choix qui a été effectué par les principaux États alpins : la Suisse avec les tunnels du Gothard et du Lötschberg, l'Autriche et l'Italie avec le tunnel du Brenner. Il s'agit ainsi d'un projet structurant à l'échelle européenne visant à assurer, dans une vision de long terme, une liaison performante, sûre et de grande capacité entre la France et l'Italie, ainsi qu'avec les autres pays desservis, notamment du corridor méditerranéen. Le besoin de mobilité ne se dément pas et pour l'orienter en vue d'un report modal massif, des mesures fortes sont nécessaires ; l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 relatif à la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin comporte d'ailleurs une annexe spécifique à l'initiative de la France. Le rapport du Conseil général des ponts et chaussées et de l'inspection générale des finances sur l'évaluation de l'autoroute ferroviaire alpine de mai 2006, ainsi que le rapport public annuel 2012 de la Cour des comptes ont suggéré l'allongement de l'itinéraire de l'autoroute ferroviaire alpine à la région lyonnaise. Ces recommandations ont été suivies par les pouvoirs publics, qui ont lancé dès 2009, dans le cadre d'un accord international avec l'Italie, une consultation pour la mise en place du futur service concédé d'autoroute ferroviaire alpine. Il convient de préciser que le site d'Ambérieu, effectivement cité dans le rapport de 2006, mais non dans celui de la Cour des comptes, ne constitue pas la seule option pour l'implantation d'un futur terminal d'autoroute ferroviaire en région lyonnaise(1). Dans le cadre du travail franco-italien sur le futur service d'autoroute ferroviaire alpine, une étude préalable d'identification et de comparaison des sites potentiels pour ce futur terminal a été menée, en 2008, sous l'égide du préfet de région Rhône-Alpes. Celle-ci a conclu, outre les aspects purement techniques, à l'avis unanime des milieux économiques en faveur d'un terminal à Grenay plutôt qu'à Ambérieu, notamment en raison de la difficulté à attirer un trafic suffisant sur ce site éloigné des zones logistiques. Les États ont ainsi fait le choix de construire la consultation pour le futur service d'autoroute ferroviaire autour d'une offre de base prévoyant une extension en région lyonnaise avec un nouveau terminal à Grenay, la remise de variantes intégrant un autre choix de terminal en région lyonnaise, dans un périmètre de 200 km autour de Lyon, étant par ailleurs permise. Les candidats ayant remis une offre initiale n'ont cependant pas

proposé à ce stade de variante intégrant un autre choix de terminal. Les retards pris par ce projet binational complexe sont en grande partie imputables à la partie italienne, confrontée à de très fortes contraintes budgétaires. Grâce aux interventions aux niveaux politiques, techniques et diplomatiques de la France, celles-ci sont désormais en bonne voie d'être levées. Pour sa part, depuis l'origine, la France a fait en sorte que le service actuel puisse répondre aux attentes des transporteurs et se développer. Ainsi, elle a financé la mise au gabarit du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, qui autorise la circulation de convois de plus grand gabarit et permet ainsi d'accueillir des poids lourds de dimension standard, encouragé l'opérateur à améliorer et optimiser le service notamment par un travail sur la régularité et les fréquences, veillé à préserver l'accès du service aux matières dangereuses et, en même temps, à préserver les activités économiques qui en dépendent, dans le respect de la réglementation applicable. En dépit des contraintes budgétaires croissantes, elle a su également mobiliser les ressources financières nécessaires pour assurer l'exploitation du service dans le respect des décisions de la Commission européenne en matière d'aides d'État. La France reste particulièrement mobilisée pour faire aboutir le projet de pérennisation du service d'autoroute ferroviaire alpine. Le dernier sommet franco-italien du 24 février a été l'occasion d'en rappeler les enjeux. La réalisation de ce projet reste ainsi un objectif partagé des deux États. Il contribuera à la réduction de la pollution dans les vallées alpines, dans l'intérêt commun d'un transport de marchandises plus durable à travers les Alpes franco-italiennes. (1) « un terminal nouveau situé en région lyonnaise [...] présenterait des avantages. Mais, selon sa localisation, il répondrait plus ou moins aux besoins des industries lyonnaises et aux exigences des transports venant de la région lyonnaise, du Nord et du Bénélux pour lesquels une implantation à Ambérieu est certainement plus appropriée. Ambérieu est plus adapté aux grands flux Nord-Sud, mais sur ce point le site de Dijon [...] conviendrait encore mieux. » - Rapport de mai 2006, page 27.