

# Contribution N°3

## Amélioration environnementale / l'abus de conscience.

Collectif BOLGV membre de la coordination des opposants au Lyon Turin.

L'amélioration environnementale, la diminution de la pollution dans les vallées alpines, sont depuis longtemps le leitmotiv des lobbyistes.

C'est LA justification du projet. C'est d'ailleurs sur les améliorations environnementales que les promoteurs du projet prétendent l'équilibrer par les « effets externes ».

Ils ont déclaré en Italie, à ce propos que sur 50 ans, le gain serait de quatorze milliards d'€uro grâce à la ligne nouvelle.

On éprouve toujours un malaise à « résister » à « l'évidence » environnementale et les lobbyistes l'ont bien compris.

Dans toutes les études sur ce projet, seuls les transports transfrontaliers sont pris en compte, accréditant l'idée que la source principale de pollution dans les vallées alpines proviendrait de ceux-ci.

Cette présentation évite surtout de poser le problème des transports collectifs fréquents et de proximité (qui ne sont d'ailleurs pas que des trains).

Elle évite également de poser la question des transports de marchandises régionaux et des livraisons en flux tendus.

### États des lieux.

#### Deux constats et deux tendances affirmés dans la durée.

Comme indiqué dans la première contribution nous savons que les trafics routiers transfrontaliers pour les tunnels Fréjus et Mont-Blanc sont en 2011 au même niveau que ceux constatés il y a plus de 20 ans :

- ✪ En nombre de Poids Lourds le nombre décompté en 2011 est un peu inférieur à celui de 1992,
- ✪ En tonnage transporté, il est égal à celui de 1989. ([Voir contribution N°1](#))
- ✪ Le tonnage Rail + Route étant égal à celui de 1988.

en Savoie sur la décennie passée l'évolution est la suivante :

	Nbre Poids Lourds en Savoie									± Période
Source : Conseil Général de Savoie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Chambéry Nord	5 715	5 468	4 718	4 740	4 967	5 212	4 448	4 696	5 071	-644
Part émission CO <sup>2</sup>	24,17%	23,02%	21,42%	21,13%	21,20%	22,13%	19,22%	19,82%	21,08%	-
Tunnel des Monts	5 596	5 376	4 663	4 851	5 005	4 940	4 470	4 590	4 658	-938
Part émission CO <sup>2</sup>	26,95%	25,68%	24,40%	24,92%	24,51%	24,06%	21,77%	21,84%	21,68%	-
Chignin Challes	7028	6922	4957	5056	5 208	4 872	4 610	4 790	4 887	-2141
Part émission CO <sup>2</sup>	45,05%	44,34%	35,40%	35,64%	36,02%	33,90%	31,91%	32,10%	32,04%	-
La Chambre St Jean	3810	3660	2801	2959	3 034	2 823	2 388	2 545	2 571	-1239
Part émission CO <sup>2</sup>	57,60%	56,14%	49,59%	50,16%	50,44%	49,19%	44,62%	45,79%	46,22%	-
Fréjus	3 423	3 141	2 619	2 370	2 456	2 303	1 922	2 053	2 064	-1359
Fréjus annuel	1 249 395	1 146 465	955 935	865 050	896 440	840 595	701 530	749 345	753 360	-496 035
	Nbre de Voitures en Savoie									
Chambéry Nord	89 668	91 412	86 564	88 487	92 332	91 704	93 444	95 004	94 945	5277
Part émission CO <sup>2</sup>	75,83%	76,98%	78,58%	78,87%	78,80%	77,87%	80,78%	80,18%	78,92%	
Tunnel des Monts	75 854	77 779	72 246	73 083	77 082	77 958	80 299	82 110	84 133	8279
Part émission CO <sup>2</sup>	73,05%	74,32%	75,60%	75,08%	75,49%	75,94%	78,23%	78,16%	78,32%	
Chignin Challes	42 863	43 443	45 226	45 646	46 250	47 491	49 190	50 652	51 821	8958
Part émission CO <sup>2</sup>	54,95%	55,66%	64,60%	64,36%	63,98%	66,10%	68,09%	67,90%	67,96%	
La Chambre St Jean	14 021	14 295	14 235	14 703	14 903	14 577	14 819	15 066	14 957	1045
Part émission CO <sup>2</sup>	42,40%	43,86%	50,41%	49,84%	49,56%	50,81%	55,38%	54,21%	53,78%	

Le nombre de poids lourds a diminué au Fréjus mais on doit à la vérité de rappeler que la comparaison entre le chiffre de 2003 et celui de 2011 est trompeuse puisque le premier inclut des reports du passage Mont-Blanc qui n'a rouvert qu'en mars 2003.

Toutefois, même si l'on prend le chiffre de 2005 (avant la crise) on constate une baisse permanente.

C'est la première tendance qui est confirmée malgré la mise en place d'infrastructure routière plus performante, l'ouverture aux marchés des pays de l'Est dans les années 90. On constate sur les années postérieures à la mise en service de l'autoroute de Maurienne une stagnation puis une diminution du trafic.

Le second constat se trouve dans l'observation du nombre de voitures dont la tendance constante est à la hausse permanente.

A ce constat, s'ajoute la stagnation ou la légère augmentation du trafic poids lourds régional.

Pour calculer la part d'émission de pollution entre voitures et Poids Lourds, j'ai utilisé les données du Comité National Routier 2011 qui donne un rapport de consommation d'environ 5 voitures pour 1 Poids Lourd, étant toutefois observé que les émissions à la tonne transportée sont 4 fois supérieures pour les transports régionaux par véhicules utilitaires 3,5 T que pour les transports transfrontaliers semi-remorques ([Antoine FREMONT IFSTTAR Janvier 2011 - Débat Public LNPN](#))

En Haute-Savoie.

On constate les mêmes tendances mais avec une plus forte détérioration due à l'augmentation des voitures notamment sur Annecy.

Source : Conseil Général de Haute-Savoie	Nbre Poids Lourds Haute-Savoie						± Période
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Annecy PL	4 108	4 253	4 187	3 970	4 136	4 214	106
Part émission CO <sup>2</sup>	20,45%	20,59%	20,09%	18,75%	19,09%	18,91%	
Frontière savoie	2 850	3 048	3 181	2 750	2 842	2 931	81
Part émission CO <sup>2</sup>	28,34%	29,07%	27,26%	26,02%	26,01%	25,76%	
Cluses Sallanches	2 817	2 779	2 807	2 876	2 565	2 674	-143
Part émission CO <sup>2</sup>	33,29%	32,90%	33,72%	34,48%	31,23%	31,66%	
Mont Blanc PL	1 661	1 614	1 649	1 462	1 607	1 704	43
Mont Blanc + Fréjus	4 031	4 070	3 952	3 384	3 660	3 768	-263
<b>Annuel</b>	<b>1 471 266</b>	<b>1 485 375</b>	<b>1 442 581</b>	<b>1 235 188</b>	<b>1 335 946</b>	<b>1 375 314</b>	<b>-95 952</b>
	Nbre de Voiture en Haute-Savoie						
Annecy VL	79 902	82 005	83 280	86 002	87 667	90 354	10 452
Part émission CO <sup>2</sup>	<b>79,55%</b>	79,41%	79,91%	81,25%	80,91%	<b>81,09%</b>	
Frontière savoie	36 024	37 180	42 445	39 110	40 410	42 234	1 824
Part émission CO <sup>2</sup>	<b>71,66%</b>	70,93%	72,74%	73,98%	73,99%	<b>74,24%</b>	
Cluses Sallanches	5 646	5 669	5 518	5 466	5 649	5 773	127
Part émission CO <sup>2</sup>	66,71%	67,10%	66,28%	65,52%	68,77%	68,34%	

On constate d'ailleurs que malgré une augmentation de 106 poids lourds sur la période à Annecy, la part de la pollution des voitures augmente de près de 2 %.

L'augmentation de plus de 10.000 voitures à Annecy en 5 années représente en pollution une augmentation de 2.000 camions par jour (700.000 Poids Lourds à l'année).

C'est à peu près le nombre de poids lourds qu'imagine transporter RFF à horizon 2035. (680.000 P.L.)

On assiste donc à une détérioration environnementale rapide en Haute-Savoie et importante en Savoie contre laquelle peu a été fait.

Cette détérioration est liée à l'augmentation du trafic voiture consécutive à l'augmentation spéculative du foncier, aux politiques territoriales et locales de diffusion de l'habitat et de soutien au transport individuel comme en Savoie où certains péages sont subventionnés à hauteur de 75 %.

Rien n'existe ou si peu pour rejoindre les gares de l'agglomération en matière de transports collectifs.

Voilà pour les constats et les tendances lourdes :

- ✪ Stagnation voire diminution du trafic poids lourds en général,
- ✪ diminution du trafic poids lourds transfrontalier franco-italien,
- ✪ augmentation forte du nombre de voitures sur les deux départements,
- ✪ augmentation générale de la part des voitures dans les émissions polluantes.

**Un premier constat : les effets positifs liés à la diminution du nombre de camions par un report modal important est annulé par la détérioration consécutive à l'augmentation parallèle du nombre de voitures. Le solde pouvant même être négatif sur dix ans.**

### *Face à cette situation, des actions urgentes.*

#### **A/ Première priorité et un besoin urgent : des transports collectifs fréquents et de proximité.**

Pour répondre à cette priorité urgente, c'est un investissement global qu'il faut penser, et cela bien amont des infrastructures lourdes que sont les gares.

Sans accessibilité des gares en transports collectifs, la voiture restera le moyen privilégié pour les personnes éloignées des centres urbains. La zone géographique à considérer est donc celle de la métropole que ce soit en France ou en Italie.

Quant aux transports collectifs il faut les imaginer dans leurs diversités techniques et cette réflexion ne peut se limiter au seul réseau ferré.

#### **B/ Deuxième priorité : le transfert immédiat des marchandises transportées par la route.**

La ligne existante n'est utilisée qu'à 20% de sa capacité voire moins.

Rappelons à cette occasion la déclaration de François LEPINE, ancien Président de Lyon Turin Ferroviaire et actuel nouveau Vice-président délégué aux côtés du Président Franck Riboud de la Transalpine :

*Source Le Monde Diplomatique juin 2007*

L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Susse de «vingt à trente millions de tonnes par an» : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)

L'étude PCW de juin 2004 rapportée par ECORYS COWI indiquait 18,59 millions de tonnes.

En 2011 ce sont 3,9 millions de tonnes qui ont été transportées.

Pour que ce report soit effectif, il y a lieu de construire les plateformes de chargement, de favoriser le transport combiné y compris par des aides incitatives à l'investissement pour des remorques dédiées.

Enfin une réglementation visant à imposer le remplissage des camions permettrait également de diminuer le nombre de poids lourds. La charge actuelle étant de 14,5 tonnes par camion contre 16,5 auparavant et alors que dans le même temps la charge utile autorisée a augmenté.

A titre d'exemple, sur une base d'un million de camions, une telle réglementation permettrait de ramener leur nombre à 880 000.

**On peut et il faut agir maintenant.**

**C/ Troisième urgence prioritaire : Le report sur la mer, c'est possible immédiatement.**

Ce point a été évoqué dans la contribution N°2.

L'investissement est d'environ 600 millions d'€uro et la mise en service également immédiate.

Les navettes dès aujourd'hui, ce sont plus de 700 000 camions de moins à Vitimille et sur la côte méditerranéenne.

**D/ Les axes de circulation NORD-SUD, réels et non supposés, sont les axes les plus fréquentés par les poids lourds.**

En France, Les Pyrénées et la vallée du Rhône sont les priorités, une partie pouvant être immédiatement réduite par les autoroutes de la mer et les services de cargos.

Le transfert des 15 000 camions circulant chaque jour dans la vallée du Rhône doit faire l'objet d'une volonté et des investissements prioritaires.

En Italie, ce sont plus de 40 000 camions qui circulent chaque jour sur l'axe NORD-SUD, à comparer aux 3 600 poids lourds qui passent au Mont-Blanc et au Fréjus.

## **Conclusions**

Contrairement à un propos caricatural, il ne s'agit pas de ne rien faire mais au contraire **de faire immédiatement** :

- ✎ diminuer le trafic des voitures par un service de proximité et fréquent en matière de transports collectifs, que ce soit dans le quart Sud Est de la France ou Nord Ouest de l'Italie, en investissant également sur le réseau existant comme le recommande la Cour des Comptes,
- ✎ diminuer le trafic poids lourds transfrontaliers par le report immédiat sur les infrastructures existantes sous-utilisées,
- ✎ diminuer le trafic poids lourds méditerranéen par la mise en service de fret maritime,
- ✎ diminuer immédiatement le nombre de camions en réglementant la charge pour le trafic transalpin,
- ✎ diminuer le trafic poids lourds sur les axes NORD-SUD, en Italie comme en France.

---

Il est important de rappeler une nouvelle fois que, faire une analyse du Lyon Turin en se référant à priori aux évolutions des trafics sur « l'Arc Alpin », sans d'ailleurs définir la notion, ne permet pas de caractériser le trafic sur l'axe Lyon Turin, comme cela est expliqué dans ma première contribution.

Lisa SUTTO indique : « *Évidemment, l'espace retenu pour l'analyse influe directement sur les résultats des prévisions de trafic : selon que l'on considère les Alpes franco-Italiennes ou l'ensemble de l'espace alpin jusqu'à l'Autriche et que l'on inclut ou non le passage par le littoral méditerranéen à Vintimille, la demande prévue ne sera pas la même.* » ([L'Émergence et la construction d'un espace alpin page 119](#))