

Lyon, le 7 janvier 2019

URGENCE DANS LES ALPES

L'explosion du trafic de poids-lourds entre la France et l'Italie se poursuit

En 2018, le tunnel routier du Fréjus a enregistré le passage de 786 285 poids lourds (+ 7,2 % / 2017) alors que 622 201 camions ont emprunté le tunnel du Mont-Blanc (+ 0,12 % / 2017). Cette hausse du trafic représente **46 408 PL en plus sur la seule année 2018** (+ 4 % / 2017), **soit 127 véhicules supplémentaires par jour en moyenne** dans les Alpes du nord franco-italiennes.

Depuis 2013, la hausse du trafic PL est de 18,6 % pour le tunnel du Fréjus et de 13,3% pour le tunnel du Mont-Blanc, soit 196 316 véhicules supplémentaires en cinq ans. Une progression du trafic qui transforme les vallées alpines en véritables « couloirs à camions » avec des conséquences insupportables pour les populations, notamment en termes de pollution et de santé publique. Hier, la vallée de l'Arve qui mène au Mont-Blanc a de nouveau été placée en alerte de niveau 2 à la pollution aux particules fines (vigilance rouge).

Après le trou d'air lié à la crise de 2009, **la forte reprise à la hausse du trafic de poids lourds à la frontière franco-italienne, sur laquelle les opposants au Lyon-Turin restent silencieux, confirme l'absolue nécessité de cette infrastructure ferroviaire**, seule solution crédible pour basculer massivement et durablement les poids lourds de la route vers le rail sur le corridor méditerranéen reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale.

En septembre dernier, SNCF Réseau et Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ont confirmé que la ligne historique était, contrairement à ce qu'affirment les opposants au Lyon-Turin, incapable d'absorber ce trafic de poids-lourds en raison des contraintes de sécurité qui limitent la capacité du tunnel du Mont-Cenis construit au XIXème siècle. A ces contraintes de sécurité de plus en plus lourdes, s'ajoutent les faiblesses structurelles de l'ouvrage (altitude, pentes...) qui le rendent hors marché pour les professionnels.

Pendant ce temps, un programme de tunnels de nouvelle génération identiques à celui du Lyon-Turin se développe en Suisse et en Autriche pour relever le défi du transport de marchandises dans les Alpes.

Alors que la transition écologique et la lutte contre le réchauffement climatique s'imposent comme des exigences, le Comité pour la Transalpine exhorte les pouvoirs publics à développer le report modal : **le transport de marchandises par chemin de fer a un coût environnemental et social dix fois inférieur au transport par la route.**