

Paris, le 20 janvier 2015

**Communiqué**  
**La FNAUT réaffirme son soutien au projet ferroviaire Lyon-Turin**

*La FNAUT approuve la démarche du gouvernement qui envisage un financement du projet ferroviaire Lyon-Turin à partir d'un péage sur le trafic routier de fret franco-italien. Elle condamne les critiques injustifiées du projet émises par les écologistes EELV.*

**Un financement légitime et efficace**

Le gouvernement vient de confier aux parlementaires Michel Destot et Michel Bouvard une mission relative au financement du projet Lyon-Turin à partir d'un péage routier autorisé par la directive européenne Eurovignette. Cette initiative répond à une demande de longue date de la FNAUT.

La FNAUT rappelle que la Suisse a pu financer seule, sans aide de l'Union Européenne, la construction de deux tunnels ferroviaires de base, le Lötschberg (36 km) et le Gothard (57 km), en instaurant une redevance kilométrique poids lourds dite RPLP.

**Un projet écologique et européen**

Le trafic routier de fret transitant à travers les Alpes Françaises (2 600 000 camions par an soit plus de 90 % du trafic total de fret) a transformé les vallées alpines, les autoroutes d'accès et la Côte d'Azur en couloirs à camions dangereux et pollués. Pendant ce temps, la Suisse a investi massivement sur le rail pour endiguer un trafic de seulement 1 200 000 camions par an.

D'autre part, l'Italie est le seul pays voisin très mal relié à la France par le rail, qu'il s'agisse de l'infrastructure ou des services, si bien que les déplacements de personnes entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion (plusieurs millions de passagers par an) et par route.

Le Lyon-Turin est un projet structurant d'aménagement du territoire européen. Sa réalisation facilitera un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe du sud.

**Des critiques incompréhensibles**

La ligne existante empruntant le tunnel de Modane est certes peu utilisée aujourd'hui. Mais cette ligne de montagne culmine à 1 300 m d'altitude et son exploitation est très coûteuse. Elle ne sera jamais saturée : elle est en effet à un tunnel de base culminant à 600 m d'altitude ce que la RN 6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est au tunnel du Fréjus et à ses autoroutes d'accès.

L'exemple du tunnel suisse du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel de fret y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

Il est illusoire de croire que l'abandon du Lyon-Turin bénéficierait au réseau ferré existant : il entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers sur l'axe France-Italie.

*Loin d'être le « grand projet inutile » diabolisé par les écologistes, le Lyon-Turin, grâce à une redevance routière, peut permettre un transfert massif du trafic routier sur le rail, et contribuer ainsi à la réduction de la pollution des vallées alpines et des émissions de gaz à effet de serre.*

Contact presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31