

Le jeudi 29 novembre 2012

## **Lyon-Turin : la FNAUT souhaite l'engagement définitif du projet de tunnel interfrontalier**

Le projet ferroviaire international Lyon-Turin est à l'ordre du jour du sommet franco-italien du 3 décembre prochain à Lyon. A cette occasion, la FNAUT réaffirme son souhait d'un engagement définitif du projet de tunnel ferroviaire interfrontalier, première étape nécessaire d'un projet plus ambitieux qui pourra être ensuite réalisé progressivement. Elle rappelle que :

- près de 3 millions de poids lourds franchissent chaque année les Alpes entre la France et l'Italie par les vallées de Chamonix et de la Maurienne et par la Côte d'Azur, y induisant des risques d'accidents et des nuisances insupportables, et encombrant les itinéraires d'accès ;
- la réalisation du tunnel de basse altitude Saint-Jean-de-Maurienne - Turin permettra de réduire significativement le coût du fret ferroviaire et de disposer de la capacité nécessaire à un basculement sur le rail du trafic routier existant, y compris le trafic transitant par la Côte d'Azur (les itinéraires ferroviaires Barcelone-Milan passant par Vintimille et par Lyon sont de même longueur) ;
- le simple aménagement de la ligne classique de la Maurienne, déjà poussé à ses limites, ne peut pas répondre à l'objectif recherché, les coûts d'acheminement des trains de fret étant considérablement accrus par le profil particulièrement accidenté de cette ligne ;
- en reliant les réseaux à grande vitesse français et italien, le tunnel interfrontalier permettra au train de concurrencer efficacement l'avion sur l'important marché aérien Paris-Italie du Nord (4 millions de passagers par an) ainsi que la voiture ; cette composante « voyageurs » du projet ne doit pas être oubliée ou minimisée car l'Italie est le seul pays voisin de la France à ne pas être connecté à son réseau à grande vitesse, si bien que les déplacements entre la France et l'Italie s'effectuent essentiellement par la route ou par avion ;
- le tunnel interfrontalier est d'un coût acceptable puisqu'il sera partagé entre l'Union Européenne, l'Italie et la France ; si un « petit » pays, la Suisse, a réussi à financer seul deux tunnels de base (Loetschberg et Gothard), deux grands pays, la France et l'Italie, aidés par l'Union Européenne, peuvent en financer un seul.

**En définitive, le lancement du projet Lyon-Turin répond bien à la nécessité de réduire les nuisances routières dans des zones particulièrement sensibles, une dépendance pétrolière qui pèse lourdement sur notre balance commerciale et fragilise notre système de transports, et les émissions de gaz à effet de serre.**

Cependant il doit se faire dans le cadre d'une politique cohérente :

- il doit s'accompagner d'une taxation spécifique du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de nos voisins suisses qui ont financé leurs tunnels de base grâce au produit d'une telle taxation (RPLP) qui a contribué par ailleurs à la diminution du trafic de transit ;
- la légalisation récente de la circulation des camions de 44 tonnes, qui renforce la compétitivité de la route, doit être abrogée (sauf pour le transport combiné rail-route) ;
- les projets de nouveaux investissements routiers, très coûteux, entre Lyon et l'Italie et sur la Côte d'Azur doivent être abandonnés.

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