



**NON** à LA POLLUTION DES VALLEES ALPINES,

**OUI** au TRANSFERT MODAL,  
MAINTENANT et POUR le LONG TERME

**OUI** à la TRANSALPINE LYON-TURIN,  
UNE LIAISON D'INTERET GENERAL

Il est urgent que l'Etat et les pouvoirs publics mettent en œuvre de manière volontariste sur notre territoire les recommandations du protocole de Kyoto pour limiter la production des gaz à effet de serre, et engager une réorientation des flux de voyageurs et de fret de la route vers les autres modes alternatifs, particulièrement le ferroviaire et le fluvial.

Les coûts externes (*accidents, pollution, nuisances, dégradations, congestions*) générés par le mode routier s'élèvent chaque année à 87 milliard d'euros en France et pourraient être nettement diminués par une vraie politique de report modal.

**Cette politique de report modal est possible à condition que des mesures soient prises :**

- + *Redevance poids lourds comme en Suisse ou en Allemagne.*

- + *Interdiction des poids lourds les plus polluants dans toutes les vallées avec obligation de passer sur le mode ferré*

- + *Régulation des poids-lourds comme cela s'est fait lors de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc avec un contrôle démocratique*

- + *Contrôle des poids lourds comme cela se pratique dans les autres pays européens.*

Depuis 2004, la part modale du trafic fret ferroviaire est passée en France de 14 % à près de 10 % au profit du trafic routier.

Cette situation a conduit à mettre près de 1,5 millions de camions supplémentaires sur la vallée de la Maurienne.

Dans ce cadre, il faut augmenter rapidement le trafic fret sur la ligne actuelle avec les limites que l'on connaît.

**FAIRE CROIRE QUE LA LIGNE ACTUELLE EST UNE REPOSE D'AVENIR, C'EST TROMPER LES GENS**

La ligne historique date de 1850 avec un tracé trop pentu nécessitant plusieurs locomotives.

Elle devrait être portée au grand gabarit pour assurer le service du ferroutage (*autoroute ferroviaire*), ce que seule une ligne nouvelle peut permettre à une grande échelle.

Le tunnel franco-italien actuel est un tunnel d'altitude avec un usage mixte, alors que les règles de sécurité exigent un tunnel bitubes pour éviter tout incident majeur comme nous en avons connu dans le passé.

Enfin, le passage de la ligne actuelle le long du lac du Bourget pose un grave problème d'environnement et tout accident d'un train

de marchandises serait une catastrophe pour le plus grand lac naturel de France (*il est à pleine rémission à l'issue de très coûteux travaux d'épuration*).

De plus, les lignes ferroviaires conduisant à Chambéry, point de passage obligé, sont occupées par l'augmentation du trafic TER depuis la mise en place du cadencement.

Dans ce cadre, **la liaison Lyon-Turin devrait être un élément déterminant dans la lutte contre les pollutions, les nuisances et pour le report modal.**

Elle devrait sécuriser les échanges en offrant une alternative au tout routier.

## LE LYON-TURIN ET SON TUNNEL DE BASE SONT BENEFIQUES POUR L'ENVIRONNEMENT

L'objectif de l'autoroute ferroviaire est de transférer 1 million de camions sur le rail, ce

qui permettrait chaque année une économie de 700 000 tonnes de CO<sup>2</sup>.

## UN INVESTISSEMENT UTILE POUR LA SOCIETE

Le projet sera financé majoritairement par l'Union Européenne (*à hauteur de 40 % au niveau de la partie internationale*). Le coût du tunnel de base, estimé à 2,2 milliards d'euros pour la France, serait réparti sur une dizaine d'années.

En termes de développement économique, la liaison transalpine **générerait autour de 300 emplois directs en Maurienne en phase travaux, et plus de 2 000 emplois par an sur les 5 années les plus importantes.**

Le nombre d'emplois durables liés à l'exploitation du tunnel de base serait autour de 300.

Enfin, la liaison permettrait de faire passer les trains de marchandises exploités par la SNCF par le tunnel de Chartreuse, libérant des sillons

entre Lyon et Chambéry pour remplacer les cars par des TER, desservant l'ensemble des gares.

Des TER grandes vitesses, directs entre Lyon et Chambéry permettraient également des gains de temps importants pour se rendre ensuite sur les vallées de Tarentaise et Maurienne.

Depuis l'accord franco-italien du 29 janvier 2001, nous avons perdu beaucoup de temps pour la réalisation de cette liaison d'avenir.

**Nous devons donc avancer rapidement pour assurer le transport modal de la route vers le rail, permettre un réel équilibrage des transports dans la traversée des Alpes et répondre aux intérêts économiques de notre département.**

### Pour la CGT, le débat n'est pas clos

Comme elle le fait depuis le début du projet, la CGT se place dans une démarche ouverte et constructive, et souhaite poursuivre le débat avec les populations concernées sur la base de propositions progressistes.



**Le samedi 7 mars 2015**

**Rejoignez la chaîne humaine**

**à partir de 10h00**

**St Michel de Maurienne**

**pour exiger un véritable report modal**