



N/réf : FB/1506005

Madame Ségolène ROYAL
Ministre de l'Ecologie, du Développement durable
et de l'Energie

Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Paris, le 8 juin 2015

Objet : demande de saisine de la Commission Nationale du Débat Public, sur les traversées alpines des marchandises, du Lac Léman à la Méditerranée.

Madame la Ministre,

France Nature Environnement et ses associations territoriales constatent la multiplication des projets d'infrastructures de transports, afin de faciliter la traversée des Alpes par les marchandises. Simultanément, les vallées alpines sont concernées par des dépassements de seuils pour la qualité de l'air. Une grande partie de cette pollution est liée aux émissions du transport routier et ce secteur est, en France, le premier émetteur de CO₂. Dans ce contexte, nous vous demandons l'ouverture d'un Débat Public, afin d'étudier l'ensemble des traversées alpines et l'impact de leur trafic sur la santé publique et le climat.

Tel que nous le précisons en annexe 1, nous constatons l'émergence de nombreux projets de transport de marchandises par voie routière ou ferroviaire, alors que les capacités ferroviaires existantes ne sont pas saturées. Il nous semble essentiel qu'un débat public fasse une réelle évaluation de toutes les capacités, ainsi que des prévisions de trafic réalistes à l'échelle du massif. Ceci pourrait éviter la création de structures qui pourraient être concurrentes, voire même redondantes. De même, des financements européens importants ont permis de moderniser la ligne du Mont Cenis (couloir D européen) et celle-ci est actuellement sous-utilisée. Les différents projets d'infrastructures de transport ne semblent pas tous répondre à de véritables besoins.

Un débat permettrait d'analyser ce dossier dans son ensemble, de façon globale à l'échelle du massif alpin, du lac Léman à la Méditerranée incluse, dans le cadre de la Commission Nationale du Débat Public. Ceci devrait permettre de favoriser la mise en œuvre de solutions pertinentes pour l'ensemble du territoire alpin.

Le problème de santé publique lié à la mauvaise qualité de l'air dans les régions alpines demande aussi à être traité de façon globale. La pollution atmosphérique est très présente dans les vallées alpines et les bassins urbains des Alpes (voir annexe 2). La vallée de l'Arve, entre Genève et Chamonix, fait d'ailleurs partie des 10 zones pour lesquelles la France a reçu un avis motivé de la Commission européenne, le 29 avril 2015, pour dépassements des normes pour les particules fines. Nous remarquons d'ailleurs que, parmi les 10 zones concernées par cet avis, 7 se trouvent dans le périmètre des Régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. La France a également reçu une nouvelle injonction concernant les dépassements de dioxyde d'azote, qui est un traceur de la pollution routière.



Une mesure de restriction de circulation des poids lourds les plus polluants a été mise en place pour la première fois dans la vallée de l'Arve en janvier 2015, afin de protéger la santé publique, lors d'un épisode de pollution. Cette mesure d'urgence pour préserver la qualité de l'air ne peut constituer la seule réponse au problème de pollution de l'air à long terme dans les régions alpines.

En l'absence de mise en place de solutions de report vers le rail, ce trafic a été réorienté vers d'autres vallées et itinéraires alpins routiers, reportant sur d'autres territoires les émissions de ce trafic. Ce type de réponse ponctuelle, qui est en réalité la conséquence de l'absence d'une politique de transport cohérente pour l'ensemble de la traversée des Alpes, n'est pas satisfaisant.

Alors que la France s'engage dans un processus tentant de maintenir l'élévation des températures en dessous de 2°C, il est nécessaire de prendre des mesures à long terme pour le transport de marchandises, un des principaux contributeurs aux émissions de CO₂. L'organisation d'un Débat Public est le meilleur outil pour permettre la définition et la mise en œuvre des solutions les plus pertinentes à l'échelle du massif et la prise en compte des problèmes de santé publique et du changement climatique.

Dans l'attente de votre réponse, que nous espérons favorable, puisque cette idée vous avait séduite lors de notre rencontre du 23 avril dernier, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre haute considération.

Denez L'Hostis
Président de France Nature Environnement

ANNEXE 1 :

LA SITUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS L'ARC ALPIN

Parmi les projets ou solutions actuellement sur la table figurent (du sud au nord des Alpes) :

1. **Le doublement du tunnel routier de Tende**, dans la vallée des Merveilles. Projet adopté par le Traité franco-italien du 12 mars 2007. Début des travaux de préparation (drainage, rectification des lacets côté français) en 2014, malgré l'opposition des populations locales et du maire de Tende. Les travaux de percement du 2ème tube à proprement parler, n'ont pas débuté. Parallèlement, la pérennité de la ligne ferroviaire Nice-Tende-Cuneo est menacée. Impact important à prévoir sur une vallée préservée au-dessus de Nice, qui risque de devenir un nouveau couloir à camions. Ce projet renforcera la domination du transport de marchandises par la route à travers les Alpes et condamnera un peu plus le report vers le rail.
2. **La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**, ou Grand projet ferroviaire Sud Europe Méditerranée. Phase de concertation entreprise en 2012, puis délaissée. Un débat public est pourtant nécessaire. Du point de vue de la politique des transports, cette nouvelle infrastructure, qui devra être réalisée dans le respect de l'environnement, propose des capacités ferroviaires nouvelles, pour les voyageurs comme pour les marchandises, dans un secteur où celles-ci font défaut.
3. **Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre**, dans le Briançonnais. Son cadre a été fixé par le traité franco-italien de 1947, complété par le sommet franco-italien de 2001, ainsi qu'avec le rapport Bradbourn de 2004 et la DTA 13 de 2007. Ce tunnel offrirait une possibilité de report modal pour une partie du gigantesque trafic routier qui transite par l'autoroute Méditerranéenne à Vintimille (environ 50% des marchandises traversent les Alpes françaises par ce passage). Ce projet permettrait aussi de sauvegarder la ligne ferroviaire du Val de Durance.
4. **La Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon-Turin**. Projet qui a fait l'objet de plusieurs accords franco-italiens, les 15 janvier 1996, 29 janvier 2001 et 30 janvier 2012. Les travaux des galeries de reconnaissance sont en cours. Le financement du projet global de l'ordre de 25 milliards d'Euros est très loin d'être réuni, les perspectives d'augmentation du trafic ont été grossièrement surévaluées et le débat public n'a jamais eu lieu au sujet de ce projet de très grande ampleur et autour duquel les oppositions ne cessent de grandir. Impact négatif attendu sur les milieux naturels, agricoles et sur la biodiversité, alors que la ligne existante est très loin d'être saturée (voir point 6).

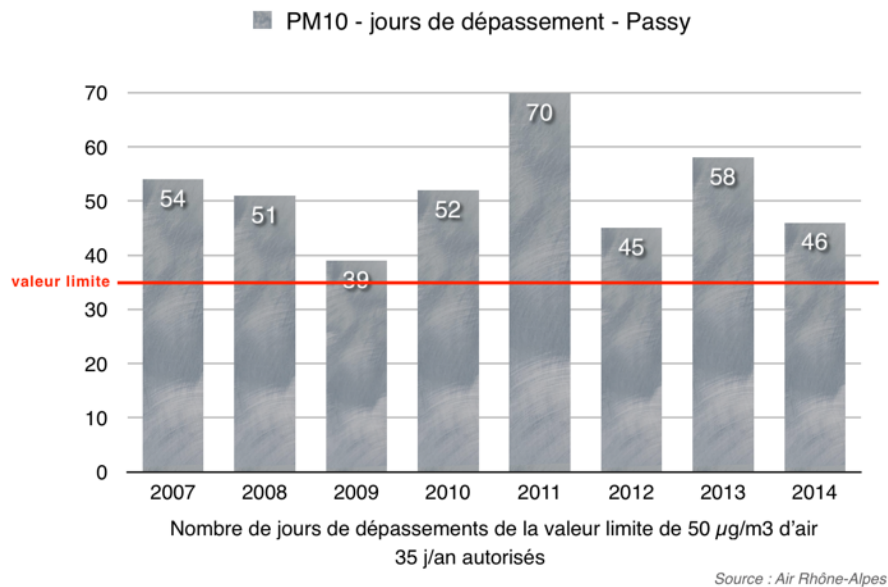
5. **La mise en circulation de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus.** Une galerie de sécurité a été récemment creusée pour sécuriser ce tunnel routier. L'accord franco-italien du 3 décembre 2012 annonce l'ouverture de cette galerie de sécurité à la circulation, contrairement à ce que prévoyait la Déclaration d'Utilité Publique de 2008. A l'instar du président du Syndicat du Pays de Maurienne, plusieurs maires se déclarent furieux de s'être fait « entuber ». L'impact du doublement de ce tunnel serait dévastateur pour le report vers le rail, le condamnant pour de nombreuses années encore dans les Alpes.
6. **La voie ferrée historique du Mont Cenis,** sous-exploitée. Depuis juin 2012, la ligne est exploitée au gabarit GB1 après d'importants travaux de rénovation, pour un coût de 1 milliard d'Euros. Pourtant, le trafic sur cette ligne reste anecdotique : seules 3,5 millions de tonnes de marchandises empruntent chaque année cette ligne, alors que ses capacités, entre Ambérieu et Turin via Culoz, sont évaluées entre 17 et 18,59 millions de tonnes, dans l'Analyse des études faites par Lyon Turin Ferroviaire sur le projet Lyon-Turin (section internationale, COWI rapport final, avril 2006).
7. **Le service d'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA),** sur cette même ligne, entre Aiton et Orbassano. En phase expérimentale subventionnée, depuis 2003. Seuls 30.000 poids lourds ou remorques sont chargés sur ce service chaque année, alors que lors de son lancement RFF annonçait pouvoir transporter, à terme, 300.000 camions et prolonger ce service jusqu'à l'est lyonnais. Le développement de l'offre sur l'AFA jusqu'à Ambérieu, voire Dijon, permettrait d'amorcer concrètement, à court terme, le report vers le rail pour la traversée des Alpes.

ANNEXE 2 :

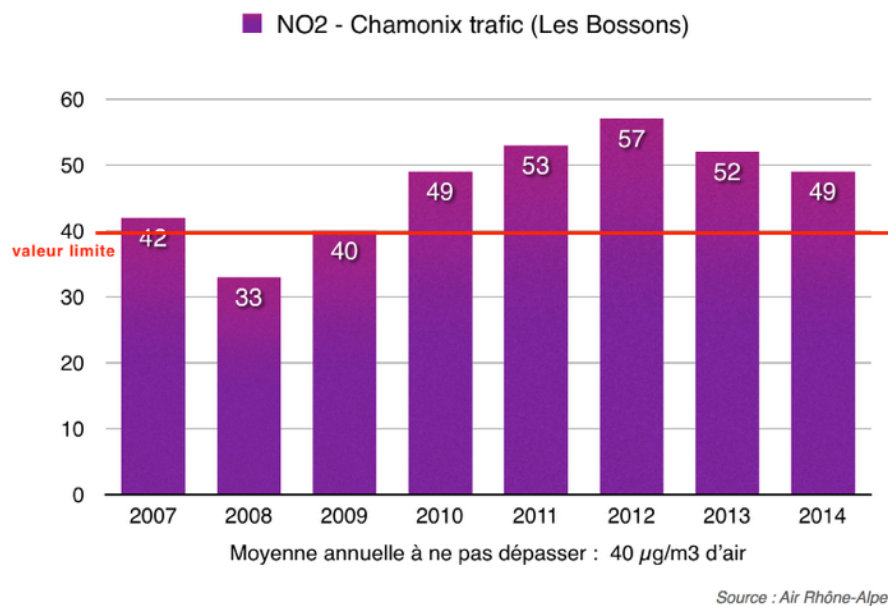
LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE DANS LES ALPES

Les valeurs limites pour les particules (PM10) et le dioxyde d'azote (NO2) sont dépassées de façon chronique dans la vallée de l'Arve.

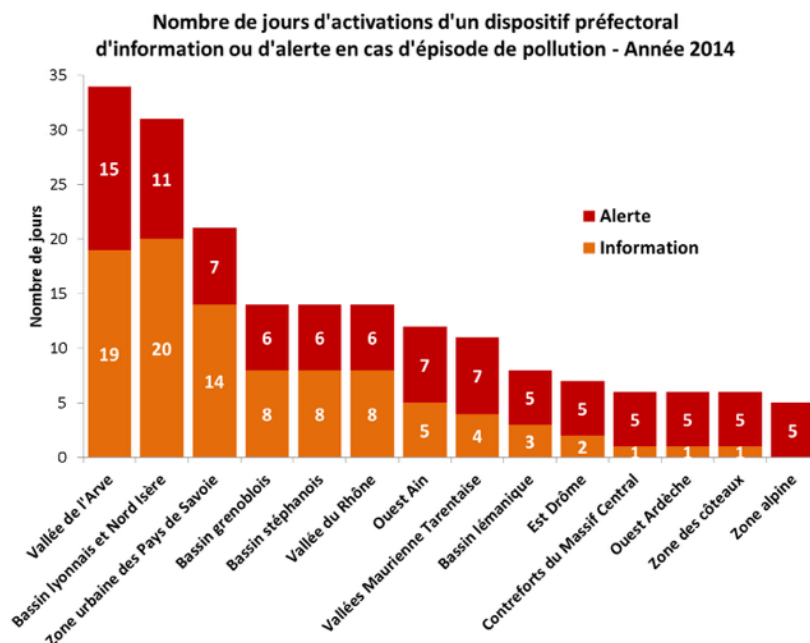
Particules : émises localement à hauteur de 23% par les transports



Dioxyde d'azote : émis à 78% par les transports

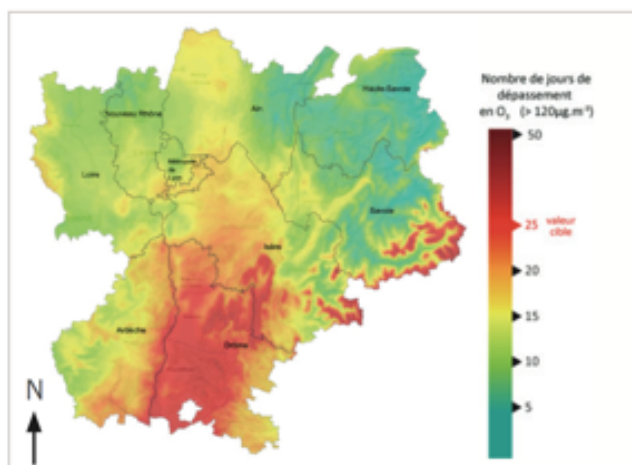


Pics de pollution : la vallée de l'Arve et la zone urbaine des pays de Savoie (Chambéry, Albertville, Annecy, Annemasse), sont au sommet du palmarès du nombre de déclenchement des dispositifs préfectoraux de la région Rhône-Alpes, avec les agglomérations Lyonnaise et Grenobloise. Bilan année 2014, Air Rhône-Alpes.

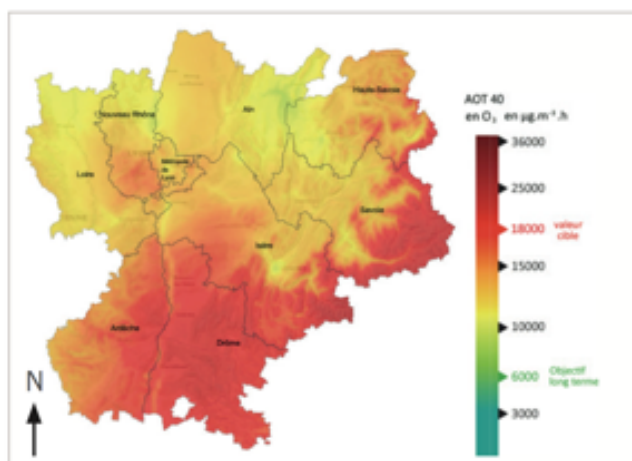


Les dépassements d'ozone en Rhône-Alpes, Air Rhône-Alpes.

L'ozone, polluant secondaire né de la réaction photochimique principalement entre les émissions du trafic routier et le soleil, est très présent en haute altitude l'été sur le massif alpin et atteint des valeurs dangereuses pour la santé humaine et pour l'écosystème.

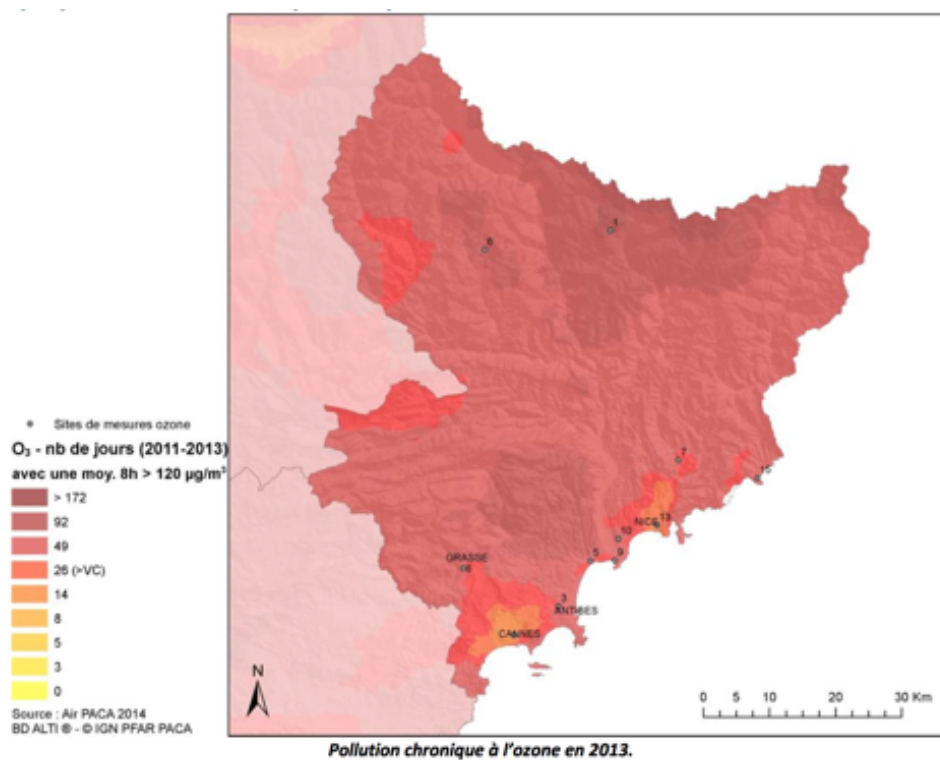


O_3 : NOMBRE DE JOURS DE DÉPASSEMENT DU SEUIL DE PROTECTION DE LA SANTÉ EN 2014

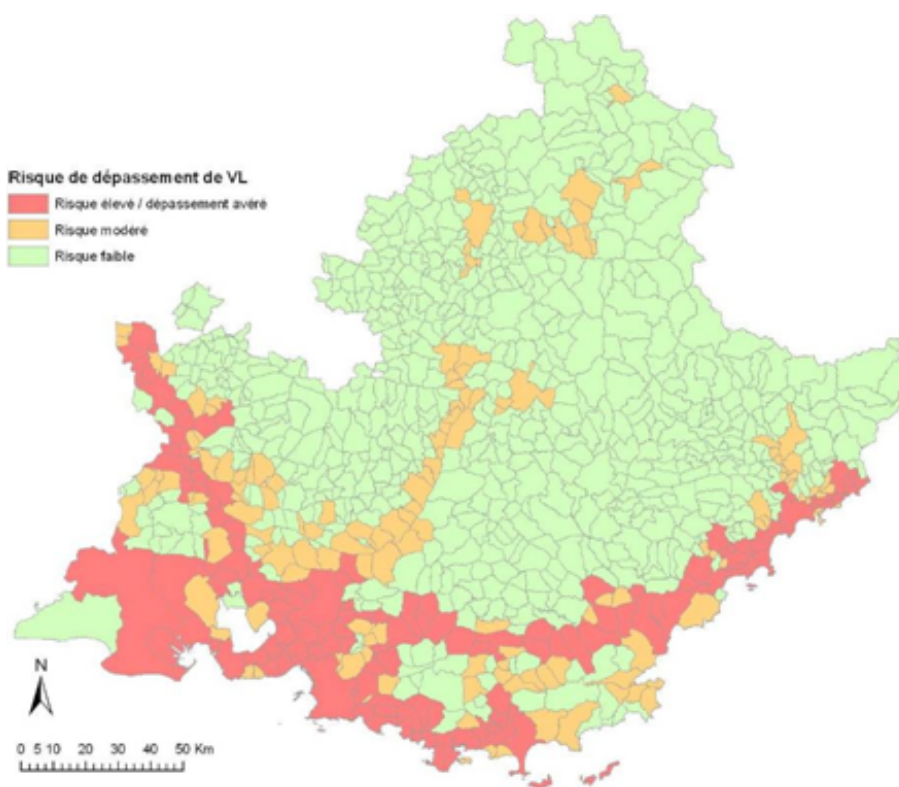


O_3 : DÉPASSEMENT DU SEUIL DE PROTECTION DE LA VÉGÉTATION EN 2014 (AOT40)

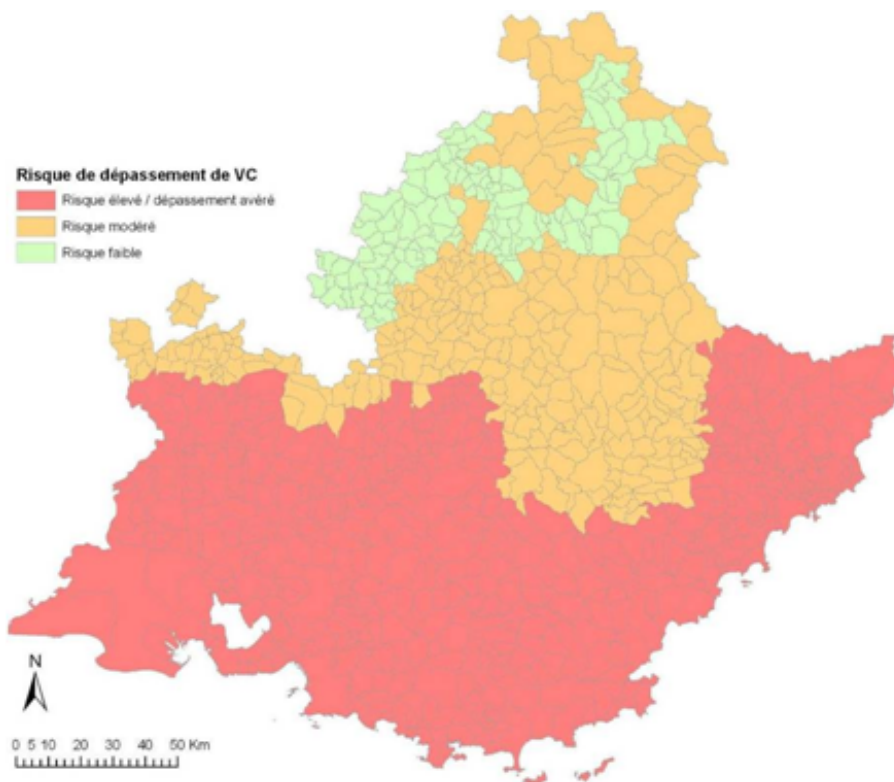
Les dépassements d'ozone encore plus marqués dans les Alpes Maritimes Air PACA



Dépassements de Valeurs Limites pour les particules fines et le NO2 en PACA 2005-2009. Air PACA.



Dépassements de Valeurs Cibles pour l'Ozone 2005-2009. Air PACA.



Impact sanitaire

L'étude Sanitaire de l'InVS de Juillet 2011, « Évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine dans six agglomérations de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2004-2006 », conclut que :
« Sur l'ensemble des six zones, environ 2500 décès anticipés toutes causes, sont attribuables chaque année à une exposition chronique aux niveaux de pollution observés ».