

Pour la SFTRF , puisque les Poids lourds polluent de moins en moins, et bientôt encore moins que moins avec la norme Euro 7 dans les tuyaux après 2020, la route va devenir de plus en plus écologique.

L'augmentation du trafic ne serait donc plus un problème ...

On se demande bien pourquoi on fait le Lyon-Turin, et pourquoi les opposants veulent utiliser la ligne existante ?

En attendant, le "Dieselgate" a mis en lumière le fait que les émissions réelles dépassaient très largement les normes Européennes.

Une infographie parue dans le journal le Monde concernant les émissions de NOx, montre que les Véhicules légers Euro 6 polluent en réalité beaucoup plus que la norme Euro3. Qu'en est-il pour les Poids lourds ?

En fait, on ne sait pas si SFTRF quand elle compare les performances des PL Euro1 avec les Euro5 ou 6, fait référence au respect des normes ou aux émissions réelles de polluants.

La SFTRF aurait-elle fait (selon l'expression désormais fameuse), une présentation favorable de son action environnementale ?

Si le sujet vous intéresse, prenez le temps de lire le document du SETRA de novembre 2009, où l'on voit l'effet sur les émissions polluantes des différents facteurs (vitesse, charge, pente, température, etc ...) en fonction de l'évolution du parc des véhicules.

C'est très instructif !

[Document SETRA : Emissions routières de polluants atmosphériques \(courbes et facteurs d'influence\)](#)

La SFTRF investit toujours plus pour rendre la route compétitive :

- 23 millions d'€ en 2014,
- 60 millions d'€ en 2016,
- 63 millions € en 2017.

Alors que les habitants des vallées alpines et de la Combe de Savoie subissent des pics de pollutions de l'air à répétition, et plus encore d'une pollution de "fond" installée au quotidien qui donne au problème sanitaire sa véritable dimension, les responsables de la SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) se félicitent de l'augmentation du trafic routier, et de l'équilibre de ses comptes.

Les autorités de la Haute Savoie comme de la Maurienne, unanimes, ciblent avant tout le chauffage comme principal responsable de la pollution.

Du coup, pour elles nul besoin de restreindre la circulation et d'affronter le lobby routier. Et surtout d'agir pour que le transfert modal se développe maintenant sur la ligne historique Ambérieu-Modane-Turin scandaleusement sous-utilisée pour réduire la circulation des poids lourds.

Pourtant le diesel est le plus important émetteur de particules très fines les plus nocives pour la santé et reconnues par l'OMS comme cancérigène certain.

Même la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) vient à la rescousse des autorités et du lobby routier en écrivant au Président de la Région Auvergne Rhône Alpes pour lui dire qu'il n'y a pas de solution à court terme pour lutter contre la pollution sinon d'accélérer la construction de l'hypothétique Lyon-Turin présenté comme le remède magique. Peut -être dans 20 ou 25 ans ?

En attendant les autochtones n'ont qu'à se retenir de respirer !

VAM

SFTRF : une seconde année record

La Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) aurait-elle de quoi reprendre le sourire ? Son directeur général a confirmé les signes encourageants déjà constatés en 2015, sur les plans économique et technique. Didier Simonnet accueillait, lundi soir, les partenaires, collaborateurs et administrateurs à l'espace SFTRF. Pour cette réception du nouvel an, le ton était à la volonté : celle d'agir en faveur de l'environnement, celle d'investir en faveur du territoire.

L'environnement donc, Didier Simonnet en a parlé avec détail, précisant que les 1 042 425 voitures légères (+1.57 %), les 26 792 bus (+14.28 %) et les 706 439 poids lourds (+4.36 %) représentent un parc qui se modernise. « *Un poids lourd euro 6 émet trente-six fois moins de particules fines qu'un camion Euro 1 ; et vingt-deux fois moins d'oxyde d'azote* », insistait le patron de la SFTRF. Les statistiques 2016



Le DG Didier Simonnet et le vice-président Pierre Rimattei accueillent, pour leurs vœux 2017, le vice-président du Département Auguste Picollet, le représentant de la CCI Savoie, Georges Louis, et le sous-préfet d'arrondissement, Morgan Tanguy, pour partager réflexions et projets avec l'ensemble des cadres et collaborateurs.

ont, en cela, révélé que 88 % du trafic camion concernent désormais des motorisations reconnues Euro 5 et Euro 6, considérées comme les plus modernes.

Investir pour le territoire, c'est l'autre signature de l'exercice échu. Le lance-

ment des travaux de reconstruction du viaduc du Charmaix, en remplacement de l'ancien ouvrage, l'attribution des marchés de rénovation des ventilateurs du tunnel du Fréjus, le lancement de l'enfouissement de la ligne à courant

continu par RTE sur l'auto-route ont cohabité avec la réalisation du second tube au Fréjus, dont les appels d'offres pour l'équipement sont lancés. La SFTRF a, par ailleurs, poursuivi la rénovation du viaduc de Fourneaux et réalisé une

dizaine de kilomètres d'enrobé, dans le sens Italie-France sur l'autoroute. Il faut bien ça, surtout depuis l'adoption par le Département, entériné par la préfecture, de l'interdiction des poids lourds sur la route départementale 1006. Si Didier Simonnet y perçoit un gage de sécurité, il sait que la mesure est aussi un formidable levier économique.

C'est heureux pour Pierre Rimattei. Le vice-président de la SFTRF pointe en corollaire les 60 millions d'euros investis en 2016, et les 63 millions d'euros programmés sur 2017, appelés à compléter les 6 millions d'euros engagés annuellement en achat et entretien. Confirmant par ce biais sa contribution à l'activité de la vallée, l'entreprise n'exclut pas pour autant une "vigilance constante sur le plan budgétaire". En quoi ses tarifs ont augmenté de 0.06 % au tunnel et progresseront de 0.036 % au 1^{er} février, à l'autoroute.

Raphaël Sandraz

La SFTRF engage 27 millions d'euros d'investissements

Message concentré lundi soir pour le nouveau président de la SFTRF à l'adresse des salariés, élus et institutionnels. A Aiguebelle, François Drouin souhaitait à l'année nouvelle plus de succès qu'à la précédente. L'exercice 2013 représente en effet «*le plus mauvais résultat depuis 15 ans pour la SFTRF, avec le passage de 662 995 poids lourds.*» En baisse de 2 % sur un an, de 9,76 % par rapport à 2012, cette régression du trafic PL n'est que peu compensée par la hausse des voitures (+2,91%), loin du niveau de 2012. Et qu'on ne s'y trompe pas, «*ce résultat ne découle pas du tunnel du Mont-Blanc, où la baisse des poids lourds est plus forte*» soulignait François Drouin. Le tube du Fréjus a même repris des parts de marché et atteint 54,69 % des flux poids lourds entre la France et l'Italie.

Forcément, en pareil contexte, le patron de la société autoroutière ne peut qu'espérer une remontée de trafics, car les besoins d'investissement sont là.



Entouré des élus et parlementaires de la vallée, le président François Drouin a souhaité une remontée du trafic au tunnel du Fréjus en 2014.

Pour 2014, le budget s'élève à 27 millions d'euros, dont 12 millions au titre de la galerie de sécurité du Fréjus. Déjà, la fin de l'excavation du tunnelier côté français a permis l'ouverture de 10 abris reliés. L'ouverture fonctionnelle des 17 unités côté France devrait intervenir d'ici le 1^{er} mai. Simultanément, le creusement se poursuit côté italien. L'aboutissement sera pour cette année. «*Nous réaliserons les jonctions routières pour les engins de secours en 2015*» confirmait Didier Si-

monnet, le directeur général. Sur l'autoroute, le remplacement des joints des ouvrages d'art est engagé, de même que la réparation du viaduc de Fourmeaux. L'enquête publique pour la reconstruction du viaduc du Charmaix est imminente. Dans le tunnel, les ventilateurs sont progressivement remplacés et l'éclairage refait à neuf avant l'arrivée de la première liaison HT en courant continu entre Piémont et Savoie avec l'appui de RTE.

Raphaël Sandraz

• La MAURIENNE 23-01-2014

NONCES LÉGALES

TUNNEL ET AUTOROUTE DE MAURIENNE

La Société française du tunnel routier du Fréjus prévoit d'investir 63 millions d'euros en 2017

MAURIENNE

Après une année 2015 révélant une tendance à la hausse, l'exercice 2016 réalisé par la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) suit la même ascendance.

En présentant ses vœux à ses personnels, cadres, partenaires administratifs, techniques et institutionnels, Didier Simonnet a même parlé d'une « année record ». Ce sera la seconde, aidée en cela par l'arrêté départemental interdisant le trafic poids lourd sur la RD 1006.

Le directeur général a profité de cette réception donnée, lundi dernier, à l'Espace que détient l'entreprise au bord du lac de Charbonnières, à Aiguebelle, pour souligner que le seuil des 700 000 poids lourds avait été à nouveau franchi, avec précisément 706 439 unités (+4,36 %). Le volume de bus est sur la même voie



Profitant de la traditionnelle réception du nouvel an, Didier Simonnet, directeur général de la SFTRF, a souligné les progrès environnementaux réalisés et souligné le lancement d'un « pass progressivité » pour les locaux.

(+14,28 %) avec 26 792 passages, tout comme celui des voitures (+1,57 %) : 1 042 425 ont emprunté le tunnel franco-italien.

De bon augure donc, ce que n'a pas manqué de souligner Pierre Rimattei, le vice-président de la SFTRF : « On ne peut qu'être satisfait de voir

que les comptes de la SFTRF sont désormais équilibrés, en 2016 comme en 2015. L'objectif est le même pour 2017, afin de satisfaire au remboursement de notre dette qui reste considérable, à hauteur de 1,1 milliard d'euros. »

Pour autant, la société ne renonce nullement à moderniser

le tunnel routier du Fréjus et l'autoroute de la Maurienne. Outre le lancement de la reconstruction du viaduc du Charmaix et la démolition de l'ancien (poussé par la montagne), la Société poursuit le percement du second tube, au Fréjus. Ce dernier autorise déjà une éventuelle évacua-

tion du tracé existant grâce à 18 rameaux inter-tubes sur la partie française. L'itinéraire souterrain reçoit également des ventilateurs rénovés.

Sur l'autoroute, l'année échuë marque le démarrage du programme triennal d'enfouissement de la ligne en courant continu porté par RTE, la rénovation du viaduc de Fourneaux et le renouvellement de 10 km de roulement dans le sens Italie-France.

Aussi, après 60 M€ investis en 2016, Pierre Rimattei en prévoit autant, 63 M€ en 2017, ajoutés aux 6 M€ consacrés annuellement aux achats et entretiens. Les crédits iront notamment aux viaducs du Charmaix et de Fourneaux, au chantier RTE et au second tube. Pour en supporter une partie, une hausse des tarifs est au programme : +0,06 % au tunnel, + 0,36 % au 1^{er} février sur l'A43.