



Villarbernon

73140 Saint Michel de Maurienne

Courriel : vamaurienne@yahoo.fr

Le 11 décembre 2016

Objet : Report modal de Marchandise

V/Réf : DT 16I6093L208375

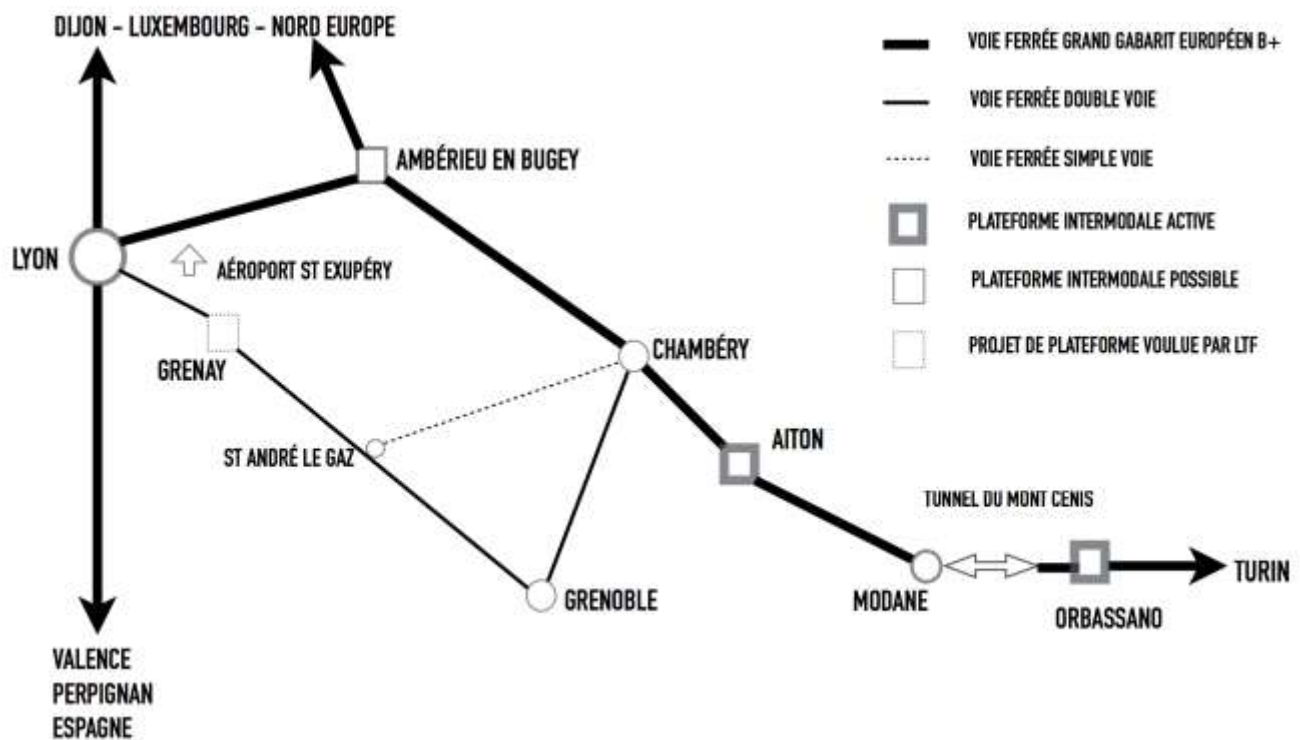
Monsieur

En réponse à votre lettre citée en référence, vous trouverez ci-après les propositions de notre association Vivre et Agir en Maurienne :

- **1) Le report de marchandises sur le train à partir d'un site à proximité d'Ambérieu en Bugey**

L'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) est limitée aujourd'hui avec 4 allers-retours entre Aiton et Orbassano, son taux de remplissage est d'environ 86%, mais en 2014 l'AFA ne représentait que 2,6 % du trafic routier des Alpes du Nord françaises contre 53,2 % au tunnel du Fréjus et 44,2 % au tunnel du Mont-Blanc. Pour favoriser un vrai report modal rapide des marchandises de la route vers le rail, il faut allonger le trajet de l'AFA et le raccorder à l'autoroute ferroviaire nord-sud de Bettembourg (Luxembourg) au Boulou (Perpignan). Actuellement 175 kms séparent Aiton à Orbassano, avec une plateforme de chargement dans l'est Lyonnais, l'AFA atteindrait environ 300 kms.

Mais pour ce faire il y a deux options principales pour implanter cette nouvelle plateforme intermodale.



- Le site d'Ambérieu en Bugey possède déjà de nombreux atouts :
 - nœud ferroviaire entre deux lignes : Lyon-Culoz-Chambéry- Genève et Dijon-Bourg en Bresse-Lyon
 - ancienne gare de triage
 - voies ferrées mises au gabarit européen GB1 depuis 2011
 - connexion avec l'Autoroute ferroviaire Bettembourg-le Boulou
 - connexion possible avec le futur Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)
 - à proximité des autoroutes A40 (tunnel du Mont-Blanc) et A43 (tunnel du Fréjus)

- Le site de Grenay n'existe que dans les projet de TELT/LTF
 - le long d'une seule ligne ferroviaire Lyon-Grenoble à fort trafic voyageur
 - la bifurcation pour Chambéry via St André le Gaz est à voie unique

- nécessité de mise au gabarit haut et bas de l'itinéraire Grenay- Aiton avec sciage des quais, déplacement de signalisation,
- la création ou le prolongement d'évitements à St Quentin Fallavier, Saint André le Gaz, Pressins, Lépin le Lac ,
- les travaux sur cette ligne ont été évalués par SNCF-Réseau à 70 millions d'€
- le site est proche de l'Autoroute A43 mais éloigné de l'A40

De ce fait le site Grenay offre un développement pour l'AFA limité à 4 à 6 A-R /jour supplémentaires se rajoutant aux A-R/jour à partir d'Aiton qui pourraient être augmentés de 4 à 10 A-R/jour, soit un nombre bien inférieur à la capacité potentielle du site d'Ambérieu en Bugey estimé à au moins 50 A-R/jour.

Plusieurs rapports montrent l'intérêt du site d'Ambérieu :

- le rapport COWI pour l'Union Européenne de juin 2006 / évalue la capacité de la ligne Ambérieu-Modane-Turin entre 17 et 18 millions de tonnes/an (rappel : en 2012 il n'en passait que 3,4 millions de tonnes).

- le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) de juin 2006 sur l'évaluation de l'AFA qui préconise une plateforme sur Ambérieu et Dijon.

- Par ailleurs le tunnel du Montcenis a fait l'objet de commission de sécurité et est conforme aux exigences formulées comme l'affirmait au Sénat le 5 juillet 2012 Frédéric Cuvillier, ministre des Transports.

Enfin il est à noter que la ligne ferroviaire historique du St Gothard en Suisse qui a le même âge et les mêmes caractéristiques physiques que notre ligne existante a fait passer près de 17 millions de tonnes ces dernières années.

La suisse et l'Autriche utilisent la technique dite de la route roulante, qui consiste à faire monter les camions sur des wagons à petites roues , cette technique a démontré son efficacité et il serait possible de la mettre en œuvre très rapidement à Ambérieu/Bugey puisqu'elle nécessite sur les plateformes de chargement que peu d'espace et des investissements très modestes, en attendant les aménagements pour la technique Modhalar utilisée aujourd'hui sur l'AFA , ou d'autres techniques de transbordement latéral pour les ensembles routiers équipés de système de type Polyrail-Viacombi par exemple : voir sur le site

<https://viacombi.eu/fr/page/polyrail> .

- **2) l'interdiction des camions euros 1-2-3 les plus polluants et ceux transportant des matières dangereuses dans les vallées Alpines et en Combes de Savoie.**
- **3) le maintien de la 2^{ème} galerie du tunnel routier du Fréjus dans sa fonction de sécurité conformément à sa justification au dossier d'enquête publique**
Son ouverture à la circulation aura pour effet de fluidifier le trafic donnant encore un avantage compétitif à la route au détriment du rail avec pour conséquence une augmentation du trafic routier en Maurienne et en Combe de Savoie même si celui-ci devait être plafonné à 1,04 million de PL/an. (Rappel : en 2015, 0,67 million de PL transitaient par ce tunnel).
- **4) le refus des locomotives diesel sur la section Chambéry-Modane, incohérence majeure sur une ligne électrifiée.**

En conclusion, étant données l'urgence de santé publique, il convient impérativement de décider des mesures les plus rapides à mettre en œuvre pour lutter contre la pollution due au diesel. Nous restons à votre disposition pour tout complément d'informations sur ce dossier.

Bien sincèrement



Annie Collombet
Coprésidente de Vivre et agir en Maurienne