

Pour une stratégie de développement du fret ferroviaire : l'urgence de l'action

*Lettre ouverte à **Laurent Wauquiez***

*De **Eric Piolle**, Maire de Grenoble et **Jean-Charles Kohlhaas**, conseiller régional*

Lyon, le 08 février 2017,

Monsieur le Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,

A plusieurs reprises, en Assemblée Plénière du Conseil Régional, vous avez interpellé les élus régionaux du groupe Rassemblement Citoyen, Ecologiste et Solidaire sur la question du Lyon-Turin et du report modal des marchandises sur le rail, à travers les Alpes. Vous avez notamment exprimé votre incompréhension de la position prise par la municipalité de Grenoble de se retirer du financement du Lyon-Turin.

A Grenoble, comme à la Région, nos positions sont cohérentes et constantes. Depuis plusieurs années, nous faisons les constats suivants :

- que le trafic de marchandises, tous modes confondus, à travers les Alpes du Nord est stable depuis près de 25 ans autour de 20 millions de tonnes par an ;
- que le report modal s'est opéré à l'envers depuis le début des années 2000 : si la part du ferroviaire atteignait, alors, encore 12 millions de tonnes, elle est passée sous la barre des 4 millions de tonnes ces dernières années
- que l'ensemble des entreprises concernées se plaignent d'un service ferroviaire inadapté à leurs besoins ;
- que l'Autoroute Ferroviaire Alpine (ferroustage) ne se développe pas et que l'Etat, en proposant son prolongement à Grenay, bloque le dossier qui n'avance pas depuis 10 ans ;
- que la ligne ferroviaire Lyon - Saint-André-le-Gaz – Chambéry/Grenoble est particulièrement fragile et saturée (Elle a été déclarée « malade » en janvier 2011 par Guillaume Pépy. Elle n'est pas au gabarit GB1. Avec ses plus de 40 kms de voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry et ses nombreux trains de voyageurs, elle est surchargée : près de 175 trains

par jour toutes catégories sur la section Grenay – S-A-G. Il est donc utopique d'imaginer de nombreux sillons de fret en plus) ;

- que la commission Mobilité 21, dans son rapport de juin 2013, adopté par le 1^{er} ministre, a classé les accès français au Lyon - Turin en seconde priorité (à engager entre 2030 et 2050) précisant que "la poursuite du projet de liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin" (tunnel international) ou celle du canal Seine nord décalerait ce calendrier de 10/12 ans, "sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés".

Sur la base de ces constats, nous sommes persuadés que nous ne pouvons continuer d'entériner que plus de 80% des marchandises traversent les Alpes du Nord françaises par la route, via les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, donc par nos vallées alpines de l'Arve et de la Maurienne.

Les épisodes récents de pollution, qui n'ont fait que confirmer les pics précédents, sont rendus possibles par des conditions météorologiques spécifiques amplifiant une pollution haute, permanente tout au long de l'année. Nous ne pouvons changer les conditions météorologiques, nous devons donc réduire la pollution permanente. **La santé des habitants de ces vallées sont clairement menacées par cette pollution quotidienne.**

Nous pensons qu'il est possible, a minima, d'avoir pour objectif réaliste à moyen terme, que le rail retrouve le niveau qu'il avait il y a une vingtaine d'années. Atteindre à nouveau les 12 millions de tonnes par le rail, permettrait donc de transférer la moitié des marchandises qui traversent les Alpes aujourd'hui, par les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus et donc de supprimer la moitié des poids lourds en transit par les vallées de l'Arve et de la Maurienne.

La ligne ferroviaire qui supportait l'essentiel de ces 12 millions de tonnes est la ligne "Dijon – Ambérieu – Chambéry – Modane". Elle a depuis été modernisée et mise au gabarit GB1 (pour près d'un milliard d'euros de travaux). Il reste à mettre en place le système ERTMS (système européen de surveillance du trafic ferroviaire, pour lequel l'Europe s'est engagée) ainsi que l'électrification de la vallée de la Maurienne en 25 000 V qui peut sembler pertinente, même si des motrices tri-courants peuvent dès aujourd'hui assurer le service. **Cette ligne ferroviaire est aujourd'hui sous utilisée : elle permet 120 sillons de fret quotidiens d'après SNCF Réseaux alors que seulement 20 sont consommés aujourd'hui.** Elle nécessitera bien sûr des travaux de sécurisation et de protection pour réduire les nuisances et les risques pour les populations riveraines, afin que la situation à venir soit meilleure que celle qu'elles connaissaient, il y a seulement une vingtaine d'années.

Sur cette ligne historique, il nous semble que la gare fret d'Ambérieu, qui est plus étendue que la gare de La Part Dieu et qui est très peu utilisée peut, à faible coûts d'aménagement, permettre de « relancer » le service. L'avantage de la localisation d'Ambérieu est de se situer à proximité de la métropole lyonnaise et au carrefour des axes ferroviaires nord-sud et est-ouest, des Corridors Européens 2 et 6 et à l'extrémité nord du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. Si l'objectif est de fortement développer le fret ferroviaire, dans toutes ses dimensions, des friches industrielles, facilement connectables ou déjà connectées au réseau ferroviaire et à l'autoroute, comme l'ancien camp militaire de Leyment, pourraient être utilisées.

L'ensemble de ces travaux d'investissement ne représente même pas le millième des travaux prévus pour le Lyon-Turin (8 à 10 milliards pour le tunnel, 10 à 15 pour les accès français, sans compter les accès italiens).

Il nous semble qu'il y a donc aujourd'hui deux alternatives :

- celle de ceux qui ne promeuvent que le nouveau Lyon-Turin. Cette nouvelle infrastructure comprendrait un deuxième tunnel qui serait livré autour de 2030, mais qui ne serait utilisé qu'à 25/30%, les accès n'étant pas faits. Pour ce qui est des accès français, si l'on en croit la

commission "mobilités 21", ils ne seraient opérationnels qu'entre 2030 et 2050, voire entre 2040 et 2060... C'est pour le financement de ces accès français que la Région s'est engagée (pour environ 900M d'€ équivalents 2010). La ville de Grenoble a décidé qu'il n'était pas pertinent de maintenir son engagement dans un financement qui n'interviendra pas avant 15 à 45 ans ! Le conseil départemental de l'Isère avait déjà décidé en 2012 de ne plus financer ce projet compte tenu des faibles bénéfices attendus pour les Isérois. Les promoteurs de ce grand projet ne défendent que des "mesurettes" comme le prolongement de l'AFA à Grenay, qui n'avance pas car totalement irréaliste et qui ne règlera pas le problème de la pollution. En cela ils bloquent toute tentative de report modal réel. **Ils portent donc une lourde responsabilité dans la mise en danger de la vie des habitants des vallées alpines.**

- celle défendue par le maire de Grenoble et sa majorité, par les élus régionaux du groupe du Rassemblement Citoyen, Ecologiste et Solidaire, mais aussi par d'autres élus, et surtout par de nombreuses associations, qui disent qu'on ne peut pas "faire l'autruche" en mettant la pollution "sous le tapis", sous prétexte qu'existerait une solution miracle dans 20, 30 ou 40 ans... Nous pensons, au contraire, qu'il faut agir maintenant, que le Lyon-Turin, infrastructure ferroviaire existe déjà, avec un tunnel international (le Mont-Cenis) et une voie ferrée au gabarit GB1, capable de supporter plus de la moitié des poids lourds passant par nos vallées alpines. Si le coût énergétique (électrique) y sera supérieur à celui du futur tunnel (pentes), il est déjà très inférieur à celui de la route (diesel) et donc économiquement et écologiquement tout de suite rentable. Nous pensons tout autant qu'il n'est plus possible d'attendre pour améliorer la ligne Grenoble – Lyon, reconnue comme l'une des plus malades de France par le président de la SNCF.

Dernière collectivité iséroise engagée dans le financement des accès français par le protocole en vigueur, la Métropole Grenobloise a adopté un vœu le 3 février dernier conditionnant sa « *participation financière -c'est-à-dire celle des contribuables métropolitains- à la démonstration de bénéfices indiscutables pour l'agglomération grenobloise, tant pour le report modal du fret que pour les voyageurs* », ce que le projet actuel ne permet pas depuis les modifications intervenues en 2011 et validées par la Déclaration d'Utilité Publique.

Aussi, nous souhaitons, comme le Conseil métropolitain, l'amélioration rapide et pragmatique de la desserte ferroviaire entre les aires métropolitaines lyonnaise et grenobloise et que la mission confiée au CGEDD par le Gouvernement soit l'occasion de réétudier sérieusement les meilleures solutions d'amélioration ferroviaire.

Vous avez, vous-même dit dans la presse "*qu'on ne peut tout attendre du Lyon-Turin*". Alors constatons notre convergence actuelle sur ce dossier.

La noblesse de l'action politique c'est aussi d'agir maintenant, pour soulager les habitants qui supportent des conditions de vie inacceptables, aujourd'hui, et pour préserver un environnement extraordinaire depuis des siècles et qui, donc, doit exister encore des siècles.

L'immobilisme serait criminel. La raison d'être du politique, c'est l'action !

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations respectueuses.

Eric Piolle, Maire de Grenoble

Jean-Charles Kohlhaas, Conseiller Régional