



QUELLES MESURES CONCRÈTES POUR « BOOSTER » LE REPORT MODAL DÈS 2017 ?

Les propositions d'un collectif interassociations

13 avril 2017

Les 12 ONG signataires travaillent depuis plusieurs décennies en faveur de la protection des Alpes et de leurs habitants. Leurs propositions pour réduire la pollution de l'air liée aux transports de marchandises s'appuient sur une analyse pragmatisme, des expérimentations concrètes et des échanges de bonnes pratiques au plan alpin et européen.

La France est aujourd'hui en phase de **contentieux avec l'Europe** pour non respect des normes de pollution de l'air pour le **dioxyde d'azote (NO₂)**. 19 zones de notre pays sont concernées. La prochaine étape, suite à un «avis motivé» de la Commission européenne du 15 février 2017, pourra être une assignation de notre pays devant la Cour de justice européenne. La France est déjà concernée par un contentieux sur les particules (PM¹⁰), concernant 10 zones de notre pays.

Le dioxyde d'azote est **un gaz généré à 60% par les transports en France et 70%, voire 80% dans les vallées alpines**, dont presque exclusivement par les moteurs diesel.

► NOS PROPOSITIONS POUR LE REPORT MODAL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DÈS 2017 :

1. DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ALPINE

Avec 4 allers-retours par jour, le service d'autoroute ferroviaire, entre Aiton et Orbassano, n'a pas évolué depuis le lancement de l'expérimentation en 2003. En 2001, les États s'étaient pourtant entendus pour fixer les objectifs de l'expérimentation à 20 à 30 trains par jour et par sens.

Le manque total d'ambition politique pour développer le service d'autoroute ferroviaire a eu comme conséquence de jeter un discrédit sur les performances de la ligne existante.

En Suisse, les lignes existantes sont pourtant utilisées pleinement, aux côtés des nouveaux tunnels de base, dans le cadre d'une politique de report modal volontariste.

L'Autoroute Ferroviaire Alpine doit être relancée vivement et étendue :

- **Création d'une plateforme de chargement dans les environs d'Ambérieu.** La ligne Dijon, Ambérieu, Chambéry, Modane a été entièrement modernisée et est au gabarit B1. De plus, cette ligne se trouve au carrefour des corridors de fret européens n°2, en provenance du nord de l'Europe et n°6, en provenance de l'Espagne. Grenay est une solution utopique à court ou moyen terme, car il faudrait rénover la ligne entre l'est lyonnais, Saint-André-le-Gaz et Chambéry, ce qui demanderait plusieurs années...
- **Amélioration de la qualité de service à Aiton.** Le système de réservation doit être amélioré afin de sortir ce service d'une quasi confidentialité.

- ▶ **Création d'une plateforme de chargement dans les environs de Dijon** rallongeant l'AFA, tel que préconisé par le rapport du Conseil Général des Ponts en 2006. Une plateforme existe déjà, exploitée par NavilandBCargo à Perrigny-les-Dijon, au sud de l'agglomération du Grand Dijon, connectée aux voies Sud, Nord, Est et Sud-Est (Dijon-Modane).
- ▶ **Mise en sécurité et réduction des nuisances** le long du lac du Bourget et dans les agglomérations de Bourg-en-Bresse, Ambérieu, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry...

2. L'UTILISATION DE LA LIGNE EXISTANTE AU MAXIMUM DE SA CAPACITÉ

La ligne historique Dijon-Modane doit être utilisée davantage pour le transport combiné et le fret classique. La ligne existante, entièrement modernisée pour près d'un milliard d'euros, est actuellement utilisée à seulement 20% de ses capacités. Le développement des plateformes de chargement à Ambérieu et Dijon seront aussi essentielles pour le développement du transport combiné.

3. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT INDISPENSABLES

- ▶ **Interdire les poids lourds jusqu'à EURO 3 inclus**, aux tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et sur les cols alpins. Leur imposer de traverser les Alpes par le rail.
- ▶ **Fermeture progressive partielle des axes de passage transalpins**, comme en Suisse : la nuit, les jours fériés, les samedis et dimanches, en procédant par pallier. L'interdiction de circuler la nuit est d'autant plus pertinente, que l'inversion de températures nocturnes dans les vallées y aggrave les concentrations de pollution.
- ▶ **Ne pas ouvrir la galerie de sécurité du Fréjus à la circulation**, sinon, à quoi bon afficher une volonté de développer les solutions de transports moins polluantes ?
- ▶ **Effectuer un contrôle accru des poids lourds**, concernant le poids, le chargement, les temps de conduite etc.
- ▶ Reprendre les discussions internationales sur la **Bourse de Transit Alpin**¹, qui ont eu lieu dans le cadre iMonitraf en particulier.

4. FISCALITÉ

- ▶ Inclure dans les **péages routiers actuels une partie des coûts externes** dus à la pollution de l'air et au bruit, dispositif autorisé par la Directive Eurovignette du 27 septembre 2011 (article 7 quater). À transposer dans les textes français, lors d'une loi de finances.
- ▶ Ne plus exempter les transports routiers de marchandises de la **hausse de la taxe carbone**, du fait d'un système de plafonnement de la TIPP du gazole professionnel. Par un simple amendement, lors d'un rectificatif de loi de finances.
- ▶ Augmenter la taxe d'aménagement du territoire versée par les concessionnaires autoroutiers à l'AFITF **en augmentant le coefficient multiplicateur véhicules légers / poids lourds**. À l'heure actuelle, le péage VL est multiplié par 3 environ pour obtenir le péage PL. En réalité les PL usent beaucoup plus rapidement les routes que les VL et ce coefficient multiplicateur devrait être revu à la hausse. À proposer dans une loi de finances.
- ▶ **Augmenter la taxe à l'essieu** de 150 millions d'€. 50 millions au titre de retour au niveau du barème de 2009. 100 millions par l'augmentation significative du barème pour les poids lourds de 44 t. À proposer lors d'une loi de finances.

Anne Lassman-Trappier : 06 04 07 81 63
Jean-Paul Lhuillier : 06 81 62 20 80

Marc Pascal : 06 08 83 52 69
Alain Boulogne : 06 87 71 90 56

Toutes nos propositions : <https://lc.cx/JXDD>

¹ : **Bourse de Transit Alpin**. Fonctionnement : un volume de trafic à ne pas dépasser pour les différents axes alpins est défini. Ces trajets autorisés sont mis aux enchères quotidiennement dans le cadre d'une bourse Internet. Pour qu'un camion puisse emprunter un passage alpin, le transporteur doit présenter une autorisation de transit, dont le prix se situe à un niveau proche de celui du transport ferroviaire. La vente aux enchères est ouverte à tous, sans discrimination.