

Communiqué du 26 janvier 2017

Ratification de l'accord franco-italien sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin : une avancée décisive, une ambition à confirmer

Les députés et sénateurs français et italiens ont enfin ratifié l'accord franco-italien du 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs du tunnel de base transfrontalier de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Il faut maintenant assurer le succès de cet ouvrage.

Un projet écologique

Le Lyon-Turin facilitera la circulation de convois de fret massifiés. Il permettra de réduire de 50 % au moins le nombre des camions transitant entre la France et l'Italie (2 600 000 par an, moitié par les Alpes du nord, moitié par Vintimille) et de limiter ainsi les nuisances dans les couloirs à camions que sont devenus les vallées alpines, la Côte d'Azur et leurs itinéraires d'accès.

Un financement cohérent avec l'objectif poursuivi

Le lancement du Lyon-Turin doit donc, dès maintenant, s'accompagner de mesures volontaristes favorisant le report du trafic routier sur le rail, à commencer par une taxation spécifique du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de la Suisse qui finance ainsi ses nouvelles traversées ferroviaires alpines et incite les chargeurs à privilégier le rail.

Une politique de promotion du fret ferroviaire

La modernisation de l'ensemble du réseau ferré doit être poursuivie et accélérée, les chargeurs et les transporteurs routiers ayant besoin d'infrastructures performantes sur les grands axes, de lignes capillaires en bon état, et de temps de parcours fiables.

SNCF Réseau doit réduire les délais, actuellement prohibitifs, de réservation des sillons par les chargeurs, et augmenter la vitesse commerciale des trains de fret en leur accordant davantage de priorités de circulation et en optimisant la gestion des sillons.

L'autoroute ferroviaire alpine doit être prolongée rapidement jusque dans la région lyonnaise (Grenay) et connectée aux autoroutes ferroviaires Luxembourg-Perpignan et Calais-Perpignan.

La construction de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne (en priorité la section Grenay-Avressieux en nord-Isère et le tunnel sous Chartreuse) et du contournement ferroviaire Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) doit être lancée sans attendre l'ouverture du tunnel de base.

Par ailleurs, l'électrification de la ligne Nevers-Chagny doit être réalisée en première phase du projet de Voie Ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), afin que les trains de fret puissent accéder aisément de la façade atlantique à l'axe Lyon-Turin.

Contact presse : Bruno Gazeau, président de la FNAUT
Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT
Jérôme Rebourg, président de l'ADTC-Savoie