

THIERRY REPENTIN PRÉSIDENT DES SOCIÉTÉS AUTOROUTIÈRES ATMB ET SFTRF, MAIRE DE CHAMBERY

«La décarbonation des transports n'est pas une option, c'est un impératif.»

© Flickr - Tunnel Mont-Blanc

Propos recueillis par **Hervé Nadal** le 1^{er} juillet

► Vous présidez deux sociétés d'autoroutes à capitaux publics la société autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), pourriez-vous nous présenter les missions et spécificités de ces deux sociétés et les enjeux de transport auxquels elles répondent ?

Thierry Repentin – Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) est une entreprise détenue à 91,3 % par l'État et des collectivités territoriales: 67,3 % par l'État français *via* le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA); 18,62 % par les départements de Haute-Savoie et de l'Ain; 5,41 % par le canton et la ville de Genève. Le reste se répartit entre diverses compagnies d'assurance, établissements bancaires suisses et français ou actionnariat salarié. ATMB est une SCA dite historique puisqu'elle a été créée en 1957 sous le nom de «Société concessionnaire française pour la construction



© Cabinet de Thierry Repentin

« L'avenir c'est enfin, et avant tout, un secteur qui doit s'engager dans la lutte pour le respect de notre environnement. »

et l'exploitation du tunnel routier sous le Mont Blanc » (STMB) pour la percée et l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc, en collaboration avec la SITMB, littéralement «Société italienne par actions pour le tunnel du Mont-Blanc». Tunnel qui sera inauguré en 1965 en présence du général de Gaulle et du président de la République italienne Giuseppe Saragat. Après la construction de l'Autoroute

blanche (A40) inaugurée en 1973, la STMB est renommée Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) en 1996. ATMB exploite donc deux concessions: le tunnel, à travers le Groupement européen d'intérêt économique du tunnel du Mont-Blanc (GEIE-TMB) et l'A40, les deux se terminant en 2050. L'A40 relie Mâcon en Saône-et-Loire à Passy en Haute-Savoie. ATMB est concessionnaire de la section allant de Châtillon-en-Michaille, dans l'Ain à Passy. Longue de 110 km, elle compte deux ramifications vers la Suisse, l'A41 et l'A411. Depuis 2010, l'État a confié à ATMB l'exploitation et l'entretien de la Route blanche (RN205). Elle est le trait d'union entre l'Autoroute blanche (A40) pour rejoindre Chamonix et le tunnel du Mont-Blanc. Longue de 20 km, la Route blanche (RN205) est une route nationale express sans péage. L'objectif a été d'apporter à cet axe un niveau de sécurité et de service comparable à celui de l'Autoroute blanche. De son côté, SFTRF gère également deux contrats de

concession : le premier pour la partie française du tunnel routier du Fréjus. Ce tunnel mesure 12 868 m et la frontière est à peu près en son milieu. La concession est prévue pour soixante-dix ans se terminant en 2050. Le second concerne l'autoroute de Maurienne d'une longueur de 67 km, d'Aiton en Savoie à la plateforme du tunnel. La DUP date de 1993 avec une ouverture par phases de 1997 à 2000 et une fin initiale en 2015 portée à 2050 en raison des complications financières qu'a connues la concession au début des années 2000. L'actionnariat actuel est composé à 99,94 % d'actions détenues par le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), le solde étant détenu par les actionnaires fondateurs de la SFTRF qui étaient réunis au sein d'une SEM (départements, communes, CCI et quelques actionnaires privés).

► Plus précisément, en quoi la gouvernance particulière des deux SCA est-elle un atout pour les territoires desservis ?

T.R. – L'idée d'un rapprochement structurel entre ATMB et SFTRF correspond à une logique de bon sens : la logique transalpine. Il n'est pas incohérent d'avoir une approche globale de la traversée routière des Alpes. C'est donc tout naturellement que l'État, qui est à la fois notre actionnaire majoritaire et notre concédant, a décidé qu'il serait opportun d'avoir une présidence commune des deux sociétés, que j'assume aujourd'hui.

ATMB et SFTRF présentent en effet de nombreuses similitudes. Toutes deux sont des sociétés anonymes à capital détenu majoritairement par l'État, directement jusqu'en 2012, indirectement depuis lors. Elles sont l'une et l'autre concessionnaires de la partie française d'un tunnel routier alpin binational et de l'autoroute qui y conduit, sans être chargées de l'exploitation du tunnel, confiée dans les deux cas à un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) dont la société française est actionnaire à parité avec le concessionnaire italien du tunnel.

Le rapprochement de SFTRF et ATMB a également pour objectif de réaliser des synergies entre les deux sociétés, qui font structurellement face aux mêmes problématiques de gestion et de sécurité. Le rapprochement doit ainsi permettre de formaliser plus avant le travail de coordination opérationnelle, de mise en cohérence et de recherche de synergies d'exploitation entre les deux sociétés, comme une mutualisation des achats, ou des lancements d'appels d'offres communs.

“ Elle permet de ne pas avoir une concurrence entre les deux sociétés, notamment sur la question sensible du report du trafic d'une vallée à l'autre, en évitant une concurrence sur les tarifs. ”

Enfin, la présidence commune permet d'avoir une vision globale et équilibrée de la traversée des Alpes. Elle permet de ne pas avoir une concurrence entre les deux sociétés, notamment sur la question sensible du report du trafic d'une vallée à l'autre, en évitant une

concurrence sur les tarifs. Également, si l'un des tunnels doit fermer temporairement afin d'effectuer des travaux pour garantir la sécurité des usagers, ce qui sera le cas prochainement du tunnel du Mont-Blanc, nous choisissons la période dont nous savons, par expérience, qu'elle entraînera le moins de report de trafic possible. La présidence commune permet ainsi une vision homogène et évite que, dans chaque vallée, chaque société ait la tentation de limiter ses investissements en matière de sécurité afin de conserver son niveau de trafic.

► Comment fonctionne le principe de co-concession des deux tunnels avec vos partenaires italiens ?

T.R. – Concernant le tunnel du Mont-Blanc, le Groupement européen d'intérêt économique du tunnel du Mont-Blanc (GEIE-TMB) est une structure franco-italienne de droit communautaire, dont les statuts ont été déposés par ATMB, qui est le concessionnaire du tunnel pour la partie française, et SITMB pour la partie italienne. Son siège principal est à Courmayeur sur la plateforme italienne du tunnel ; il dispose également d'un établissement sur le territoire français. Le GEIE-TMB collecte les péages pour le compte des deux sociétés concessionnaires ; il a la responsabilité de l'entretien et de l'exploitation du tunnel et de ses dépendances, ainsi que de la sécurité et de la gestion du trafic. Il assure enfin, pour le compte d'ATMB et de SITMB, la maîtrise d'ouvrage des travaux de maintenance et d'amélioration de l'infrastructure et de ses équipements.

Une commission intergouvernementale (CIG), composée de représentants des ministères de tutelle français et italien, établit les orientations générales du tunnel et définit sa politique de gestion. La commission est assistée par un comité de sécurité (COMSEC), composé d'experts consultés sur toutes les questions relatives à la sécurité de l'ouvrage et de son exploitation.

Le GEIE-TMB est dirigé par un Conseil de Surveillance constitué de 10 membres, y compris le président, nommés paritairement par les deux sociétés concessionnaires ATMB et SITMB. Le président est désigné alternativement tous les trente mois, par la concession française ou italienne. La gestion et l'administration du GEIE-TMB sont confiées à un Comité de direction constitué de deux directeurs, nommés respectivement par ATMB et par SITMB, et d'un directeur Gérant, nommé alternativement tous les trente mois par le concessionnaire qui n'a pas nommé le président du conseil de surveillance.

Concernant le tunnel du Fréjus, il est également exploité conjointement par les deux sociétés concessionnaires du tunnel, la SFTRF pour la France et la SITAF pour l'Italie, en application de la convention franco-italienne du 23 février 1972, notamment pour toutes les questions liées à l'entretien et à la sécurité du tunnel. Un groupement d'intérêt économique (GIE), créé en 1988, assurait la coordination entre les deux sociétés et arrêtait les modalités de répartition des recettes et des dépenses. Afin de répondre aux exigences européennes relatives à l'exploitation des tunnels des réseaux routiers transfrontaliers, le GIE est devenu en 2004 le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE). Pour permettre une gestion unique du tunnel, la SFTRF et la SITAF ont mis en place en 2007, le groupement d'exploitation du Fréjus (GEF). Le GEF a reçu des

sociétés concessionnaires le mandat de l'exploitation, de l'entretien et la conservation du tunnel, à l'exclusion des travaux neufs, du renouvellement du gros matériel et des installations, des dépenses d'entretien extraordinaires et de la perception des péages, domaines qui restent du ressort des sociétés concessionnaires.

► **Le moins que l'on puisse dire c'est que les autoroutes ont peu évolué depuis 1960, comment voyez-vous les défis des prochaines décennies ?**

T. R. – J'identifie 3 priorités pour l'avenir d'ATMB et de SF-TRF, mais plus généralement pour le secteur autoroutier : le développement de l'intermodalité, la montée en puissance de l'innovation et, bien évidemment, la protection de l'environnement.

Nous devons de plus en plus intégrer des logiques territoriales d'intermodalité. Ces logiques, qui s'ancrent de façon

croissante dans l'esprit des acteurs publics, comme privés, en raison de la réduction des coûts de transport, du temps de déplacement, mais aussi de la diminution de l'empreinte écologique qu'elles induisent, n'intègrent aujourd'hui pas assez la

route et l'autoroute. L'utilisation, pour un trajet unique, de différents modes de transport afin d'optimiser son trajet, déjà présente dans les grandes métropoles, va pourtant devenir un mode essentiel de déplacement, dans les prochaines années, sur l'ensemble du territoire. De manière opérationnelle, nous souhaitons, d'une part, faire évoluer notre infrastructure pour que cette dernière s'insère totalement dans une dynamique territoriale intermodale. Nous avons déjà développé des parkings de covoiturage ou des voies réservées, mais nous pouvons à l'avenir aller bien plus loin, par exemple en transformant certaines de nos aires en véritables pôles multimodaux avec des bus, des vélos électriques ou encore des véhicules en autopartage. Cela fait partie aujourd'hui de nos réflexions. Nous souhaitons, d'autre part, diversifier nos activités, afin de proposer d'autres alternatives au « tout routier » à nos usagers.

Récemment, nous avons été choisis comme délégataire de la concession du projet « Funiflaine » aux côtés de la Compagnie des Alpes, du Crédit Agricole des Savoie et de POMA, spécialiste du transport par câble. Ensemble, nous

serons chargés de concevoir, construire, financer, exploiter et nous occuper de la maintenance de cet ascenseur valléen capable de transporter 5000 personnes par heure, de faire 6 m par seconde, en parcourant 1360 m de dénivelé, et cela en moins de 20 minutes. Cela peut paraître, au premier regard, surprenant qu'une société d'autoroute s'occupe de la mise en place et de la gestion d'un ascenseur valléen, mais cela fait maintenant un certain temps que nous avons conscience que la mobilité est un ensemble, et que l'avenir de celle-ci passe par le développement de l'intermodalité.

Ensuite, nous devons continuer à avoir le souci constant de l'innovation. Vous le souligniez, le secteur autoroutier a peu changé depuis 1960 et c'est par l'innovation qu'il basculera définitivement dans le XXI^e siècle. C'est à ce titre que nous avons mis en place une stratégie globale en la matière depuis plusieurs années. Nous sommes investis dans

plusieurs projets de recherches pour des matériaux plus propres et plus durables tels que l'autoroute chauffante avec récupération de la chaleur par géothermie, ou encore l'auscultation de la structure des ponts par fibre optique.

“ Nous avons déjà développé des parkings de covoiturage ou des voies réservées, mais nous pouvons à l'avenir aller bien plus loin, par exemple en transformant certaines de nos aires en véritables pôles multimodaux. ”

Le tunnel du Mont-Blanc est membre du Challenge européen du *platooning* de poids lourds afin d'étendre les possibilités d'utilisation de cette technologie aux tunnels, et ainsi présenter l'ouvrage comme terrain de tests privilégié pour ces convois de camions rapprochés et connectés. Nous expérimentons également un projet d'enrobé à liant végétal recyclable, qui se substitue au bitume que nous testons actuellement sur une portion de notre autoroute et nous misons sur le développement rapide des péages sans barrière sur notre réseau, qui permettra de fluidifier le trafic et de baisser les émissions de gaz à effet de serre.

L'avenir c'est enfin, et avant tout, un secteur qui doit s'engager dans la lutte pour le respect de notre environnement. C'est à ce titre qu'ATMB a entrepris, depuis de nombreuses années, une politique ambitieuse ayant pour objet la protection de l'environnement. Nous avons expérimenté la première voie de covoiturage sur autoroute en France, mis en place le premier tarif de péage modulé en fonction de la propreté des véhicules, avec une offre de réduction de 80 % pour les véhicules 100 % électrique, ou en fonction



de la pratique du covoiturage, et construit des dispositifs permettant à la faune de traverser les voies en toute sécurité: des «éco-ponts». Nous avons aussi décidé que nos équipes revoient entièrement leurs pratiques d'entretien des espaces verts et passent plus d'heures à leur entretien mécanique, dans des conditions parfois compliquées, en terre-plein central ou sur des talus, pour supprimer définitivement l'usage du glyphosate. ATMB et SFTRF sont les seules sociétés d'autoroutes à respecter cet engagement de «0 produit phytosanitaire». Labélisée «Iso-14001», ATMB met quotidiennement en œuvre des actions afin de limiter l'emprunte carbone de son activité.

Ce sont, à chaque fois, des dispositifs inédits, dont il a fallu concevoir les contours sans modèle préexistant, expliquer leur utilité, ce n'est pas toujours évident pour tout le monde, et les assumer auprès d'autres SCA, qui n'y voyaient pas, dans un premier temps, autre chose qu'une absence de rentabilité. Il a donc fallu prendre des risques. C'est ainsi que l'ont fait bouger les lignes. Nous avons également voulu faire bouger les lignes de la

législation pour la rendre plus vertueuse en matière environnementale dans notre secteur.

Nous avons été à l'origine de l'adoption d'un article additionnel de la LOM, qui a repris des propositions d'une tribune que j'avais signée dans le journal *Les Échos* et dont j'avais pu défendre les principales propositions lors de diverses auditions au Parlement. Cette tribune défendait le principe d'un cahier des charges environnementales renforcé pour les nouvelles concessions avec une obligation de couvrir l'ensemble du réseau en points de recharge de batteries électriques, ou en hydrogène, des obligations chiffrées de construction de parkings de covoiturage et de voies réservées et une modulation tarifaire pour les véhicules propres. Je me réjouis que ces dispositifs soient désormais la norme et fixent la feuille de route environnementale des futures concessions.

► **Quels sont les principaux risques auxquels les autoroutes de Haute-Savoie et Savoie seront confrontées si elles ne démontrent pas leur capacité à décarboner les transports?**

T.R. – La décarbonation des transports n'est pas une option, c'est un impératif.

Le risque auquel les SCA se confronteront, à l'avenir, si elles n'envisagent pas la question de la décarbonation, c'est de se confronter à un principe de réalité. Alors que dans le cadre des accords de Paris et de la stratégie nationale bas carbone, un objectif de neutralité carbone a été fixé à horizon 2050, le secteur des transports sera bien évidemment en première ligne. Sachant que les déplacements sur autoroute représentent 20 % des émissions de CO₂ des transports, soit 6 % du total des émissions du pays, il est évident qu'il sera demandé des efforts aux entreprises dans le secteur de la mobilité, *a fortiori* au secteur routier. Je le dis souvent, il vaut mieux anticiper et agir aujourd'hui, plutôt qu'être dans le déni et subir demain.

C'est pour cela que nous avons notamment souhaité inscrire dans nos statuts cet objectif de décarbonation. Nous avons en effet inséré dans les statuts d'ATMB une «raison d'être», au sens de la loi Pacte, qui sera «d'agir

pour la mobilité de demain en concevant et exploitant des infrastructures performantes et durables, en développant des services innovants avec comme objectif de contribuer à l'attractivité des territoires desservis, à l'effort de décarbonation et de réduction de l'empreinte environnementale». SFTRF poursuit actuellement la même réflexion et devrait également aboutir à l'inscription d'une «raison d'être» dans les prochains mois.

► **Au-delà des actions déjà engagées en faveur de l'environnement, peut-on atteindre les résultats sans une évolution plus profonde de la mission des gestionnaires d'autoroutes?**

T.R. – Aujourd'hui, des entreprises comme ATMB ou SFTRF ne peuvent plus avoir comme unique vocation de partager leurs bénéfices. Nous sommes des acteurs essentiels de la mobilité, ayant un impact sur le quotidien de milliers de personnes et d'entreprises. Nous

traversons des territoires où se posent des enjeux climatiques essentiels. Nous ne nous vivons pas comme détachés de notre environne-

ment, mais bien au service de celui-ci. C'est pour cette raison que j'ai souhaité, en lien avec les conseils d'administration des deux sociétés, réfléchir au chemin à mettre en place pour devenir des entreprises à mission, c'est-à-dire dirigées dans le respect d'un équilibre entre les intérêts financiers des actionnaires, les bénéfices apportés aux usagers, à la planète et à l'ensemble de la société.

Chacun constate qu'au sein même de la RSE, il y a aujourd'hui une forme de perte de sens, tant cela se traduit dans de nombreux groupes par quelques lignes dans un rapport annuel sur l'aide à des œuvres charitables. Il pèse aujourd'hui sur la RSE une forme de soupçon de «*Green washing*», d'opérations à vocation uniquement marketing. Vous le savez, «*l'entreprise à mission*» est le concept le plus abouti de la loi Pacte, avec la mise en place d'un comité de suivi, organe indépendant de contrôle du respect de la «*raison d'être*» que j'évoquais précédemment.

“ Il pèse aujourd'hui sur la RSE une forme de soupçon de «*Green washing*», d'opérations à vocation uniquement marketing. ”

Je suis convaincu que l'entreprise à mission n'est pas un nouveau concept à la mode, mais qu'elle peut changer profondément la donne et permettre, comme jamais auparavant, aux acteurs engagés de concilier efficacité économique et contribution sociétale. Je suis également convaincu que devenir une entreprise à mission nous permettra à la fois de réaliser nos objectifs, de créer de la valeur, ce qui reste l'un des objectifs d'une entreprise, mais, en même temps, d'avoir un impact positif pour les territoires que nous traversons. Je suis enfin convaincu que l'avenir des sociétés n'est plus d'être guidé par la seule «*raison d'avoir*»,

mais également par une «raison d'être» au travers l'accomplissement d'une mission qui rend plus fort et plus durable son écosystème.

► **Les échéances des concessions des sociétés dont vous présidez le conseil d'administration sont très lointaines (2050) néanmoins la question du devenir des autres concessions se posera dès le début de la prochaine décennie, plusieurs rapports et de nombreuses prises de position animent ce débat, comment faut-il préparer les décisions sur la gestion des autoroutes entre 2030 et 2050 échéance de la décarbonation totale des transports routiers ?**

T.R. – La question de fin des concessions et de leur avenir est, au-delà des débats que l'on a pu avoir dans l'opinion publique, forcément relancée ces derniers temps. En Espagne, il y a eu un mouvement de récupération dans le giron public de manière progressive des infrastructures autoroutières, en Italie une renationalisation, et en France, le gouvernement a répété, à plusieurs reprises, que la prolongation des concessions, dans leur forme actuelle, serait une mauvaise idée. De nombreux parlementaires, se fondant sur les travaux du rapport Dallard, mais aussi de la mission d'information de l'Assemblée nationale de 2014, ont émis l'idée de la création d'une SA, dès aujourd'hui, qui aurait la capacité de gager les futures recettes que constitueraient les premières concessions récupérées à partir de 2032, afin notamment de financer les infrastructures ferroviaires.

Nous sommes confrontés au fait que de plus en plus de voix s'élèvent pour remettre en question l'équilibre des contrats de concession. Si l'on observe les derniers mois, nous avons eu des dégradations manifestes lors de la crise des Gilets jaunes, nous devons affronter chaque année les polémiques sur l'augmentation annuelle des péages et nous ne comptons plus les missions d'informations, rapports, propositions de résolution, commissions d'enquête parlementaires qui contestent la légitimité des péages ou du modèle concessif.

Une conclusion s'impose donc: le statu quo n'est pas envisageable.

Il y a en fait, 3 scénarios possibles avant la fin des concessions: les contrats courent jusqu'à leurs termes; les contrats sont résiliés avant leurs termes; les SCA sont nationalisées. Je crois peu aux deux dernières hypothèses. La résiliation avant le terme fait courir une incertitude financière sur le montant des indemnités de résiliation et je ne pense pas que l'État prendra ce risque. La nationalisation, et ce quel que soit le chiffre qui est retenu, constitue un poids économique considérable et un risque en matière d'exploitation. Nous avons aujourd'hui les autoroutes les plus sûres d'Europe, voire du monde, et, si l'État reste compétent dans les domaines de contrôle financier et technique, en tant que concédant donc, force est de

constater que ce dernier a perdu ses capacités d'exploitation, nous le constatons tous sur nos territoires. La première hypothèse, de laisser courir les concessions jusqu'à leurs termes me paraît la plus plausible. Dans cette hypothèse, d'ailleurs, la solution prônée dans le rapport Dallard est toujours possible. Économiquement, l'entreprise créée n'aura pas de mal à gager sa dette sur les premières concessions arrivées à échéance. Pour ma part, je reste attaché au modèle concessif, ce modèle a fait ses preuves en matière de qualité des infrastructures et de sécurité. Je distingue deux phases. La fin des concessions, et la phase entre aujourd'hui et la fin des concessions.

À la fin des concessions, ma conviction est qu'il est possible de bâtir des concessions équilibrées, avec des péages singulièrement à la baisse. Il est évident que les futures concessions seront moins «coûteuses» en péage dans la mesure où elles se focaliseront sur l'exploitation des infrastructures et n'intégreront plus la dimension de leur construction.

Sans revenir sur les conditions de la privatisation, il nous faut, pour dépassionner le débat, ne pas

“ **À la fin des concessions, ma conviction est qu'il est possible de bâtir des concessions équilibrées, avec des péages singulièrement à la baisse.** ”

confondre modèle concessif et privatisation. Et il est vrai que parfois l'amalgame est fait entre les deux par ceux qui souhaitent dénoncer notamment les

bénéfices réalisés par les SCA privées. Or, ATMB et SFTRF sont la preuve qu'il est possible d'être dans un modèle concessif, tout en restant dans une entreprise publique.

Qu'elles soient exploitées par une SCA privée ou publique, la question des concessions est plus celle de conserver la qualité d'exploitation induite par ce modèle, et que personne ne nie aujourd'hui, tout en procédant point par point à un rééquilibrage nécessaire au profit du concédant. En d'autres termes, ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Et ce rééquilibrage ne peut se faire que par la prise en compte d'un nouveau cahier des charges, je pense naturellement en matière environnementale. Mais aussi en prévoyant un certain nombre de clauses de revoyure sur des critères définis, les contrats de concession actuels sont unanimement dénoncés pour leur longueur et leur manque de souplesse, et, enfin, par le maintien des capacités de suivi et de contrôle du concédant et du régulateur.

Concernant la phase entre aujourd'hui et la fin des concessions, le raisonnement que je tiens depuis des années, et que j'ai pu tenir dans le cadre de la tribune dans *Les Échos* évoquée précédemment, ou encore dans le cadre des auditions de la LOM, reste le même: il est vital de rééquilibrer, à notre initiative et de façon volontaire, les contrats de concession dès aujourd'hui. Nous faisons face à une opinion publique qui demande ce rééquilibrage.

C'est en mettant en place de nouveaux investissements pour moderniser le réseau: que ce soit le Free Flow, les bornes de recharge électrique ou station hydrogène, les voies réservées, les tarifications spéciales pour les covoitureurs, ou les véhicules propres,

que nous donnerons l'image de concessions plus équilibrées dans le sens de l'intérêt général et que nous renforcerons l'acceptabilité de ce modèle concessif.

► **La part des circulations des poids lourds est très importante sur les deux réseaux, sur les autoroutes, mais surtout dans les deux tunnels, comment concilier le rôle économique majeur qu'ils jouent pour les échanges entre la France et l'Italie et l'acceptabilité par les populations des vallées ?**

T.R. – La question de la réduction de la pollution atmosphérique est une question essentielle qui ne pourra être uniquement traitée par le seul prisme de la question des transports. En effet, d'après les données communiquées par le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), les sources les plus émettrices de particules dans l'Hexagone sont le secteur résidentiel et tertiaire (31 % des PM10), l'agriculture et la sylviculture (28,5 %) et l'industrie manufacturière (25 %), contre seulement 12 % pour l'ensemble du transport routier (VL et PL). Pour mémoire, en vallée de l'Arve, les poids lourds circulant sur tous les réseaux confondus, routes et autoroute, représentent 2 % des particules fines et 15 % des oxydes d'azote. C'est toujours trop, mais nous voyons bien que les marges de réduction doivent être cherchées dans tous les secteurs émetteurs de GES si nous voulons une nette amélioration.

“ **La norme Euro 6, par rapport à un Euro 4, représente six fois moins d'oxyde d'azote, trois fois moins d'hydrocarbure, deux fois moins de particules fines rejetées.** ”

Vous le précisez dans votre question, cette circulation, pour la vallée, joue en outre un rôle dans le dynamisme économique que nous lui connaissons.

La pollution des poids lourds est néanmoins une réalité. Cependant, et chacun l'aura compris, en tant que concessionnaire des autoroutes et tunnels alpins, SFTRF et ATMB ne sont pas responsables du nombre de poids lourds entre la France et l'Italie. Notre rôle est d'assurer que cette circulation se fasse dans des conditions de sécurité maximale pour l'ensemble des usagers.

Cette question est d'ailleurs prise en compte aujourd'hui par le gouvernement avec la mise en place, en janvier 2021, par le ministère des Transports, d'une « *Task Force camion propre* » réunissant les représentants des transporteurs, des constructeurs et des énergéticiens ainsi que les administrations concernées afin que soit établi un constat partagé sur les solutions de décarbonation des véhicules de transport. Ce groupe de travail devrait rendre prochainement ses conclusions.

Néanmoins, cela ne nous interdit pas, en tant que SCA, de réfléchir aux divers moyens de limiter l'impact de cette circulation des poids lourds sur l'environnement.

Au tunnel du Mont Blanc, comme au tunnel du Fréjus, les poids lourds Euro 4 sont interdits depuis le 1^{er} juillet 2020. Lorsque vous mettez en place des réglementations comme celle-là, les transporteurs anticipent et changent rapidement leur flotte. Au tunnel du Mont Blanc, les Euro 5 et Euro 6 ont représenté 99 % du trafic en 2019, 95,6 % pour le tunnel du Fréjus. Ce sont, à ma connaissance, les deux seuls axes en France soumis à une telle réglementation draconienne, et nous nous en réjouissons. La norme Euro 6, par rapport à un Euro 4, représente six fois moins d'oxyde d'azote, trois fois moins d'hydrocarbure, deux fois moins de particules fines rejetées. Imaginez si le trafic global de la Haute-Savoie, en dehors de notre réseau, pouvait adopter les mêmes limitations !

► **Faut-il mettre en place une articulation encore plus étroite entre les deux sociétés dans l'hypothèse d'une gestion différente du TRM sur les autoroutes et dans les tunnels ?**

T.R. – La question du rapprochement plus étroit des deux sociétés n'est pas de la compétence du président que je suis, mais bien de l'État, actionnaire majoritaire des deux entreprises. Je le disais au début de notre entretien, il y a de nombreuses raisons qui appellent à un renforcement de l'articulation entre SFTRF et ATMB. Si, par exemple, devait se mettre en place, à terme, une autoroute décarbonée entre la France et l'Italie, ce projet ne pourrait voir le jour que par le concours coordonné des deux structures. Quelle que soit sa forme, d'une coordination informelle à un rapprochement plus structurel, la question de l'homogénéisation et de l'équilibre de la traversée des Alpes va dans le sens de l'Histoire... ■



© Shutterstock - Tunnel Mont-Blanc