Siège : mairie 73500 Modane 04.79.56.86.47

FEUILLE INFO N°10

MARS 2009

ÉDITO

Par André CHAMPION, Président de RÉAGIR !

L'année 2008 fut essentiellement marquée par le dépôt de la requête auprès du Tribunal administratif de Grenoble pour obtenir l'annulation de l'arrêté préfectoral du 26 juin 2008. Cet arrêté déclare d'utilité publique le creusement de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus **d'une largeur de 8 m**.

Cette action est menée d'un commun accord avec la FRAPNA, la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des transports), Vivre en Maurienne, l'ARSMB et l'ANTICAC (Association contre le Contournement Autoroutier de Chambéry). Elle est soutenue par plusieurs Associations, par des Communes, des Conseillers généraux et régionaux.

Nous entendons nous élever contre cette décision administrative entraînant un surcoût aberrant et un retard de près de 2 ans dans l'achèvement d'une vraie galerie de sécurité de 4,50 m. Celle-ci permettrait parfaitement :

- l'évacuation des personnes bloquées à l'intérieur du tube de circulation en cas de catastrophe : sa fonction primordiale,
- la construction de 34 abris pour la mise en sécurité rapide des usagers en cas d'incendie (directive 2004/54/CE du Parlement Européen et directive du 29.04.2004 du Conseil Européen concernant la sécurité dans les tunnels trans-européens).

Il est indispensable pour la SFTRF, concessionnaire du Tunnel routier du Fréjus, de mettre ce dernier en conformité avec la directive Européenne dans les plus brefs délais, afin que les usagers puissent y circuler avec un maximum de SÉCURITÉ. Or en choisissant un diamètre plus élevé pour cette galerie, la SFTRF et le Préfet en retardent sa mise en œuvre .

Nous rappelons que TOUTES les causes des incendies en tunnel routier entre 1949 et 1998 ont eu pour origine un poids lourds ; il est donc essentiel de renforcer la prévention.

Si le risque zéro n'existe pas,
il est toutefois indispensable de s'en rapprocher au maximum.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Vendredi 3 avril 2009

20h00

Salle des Fêtes

MODANE

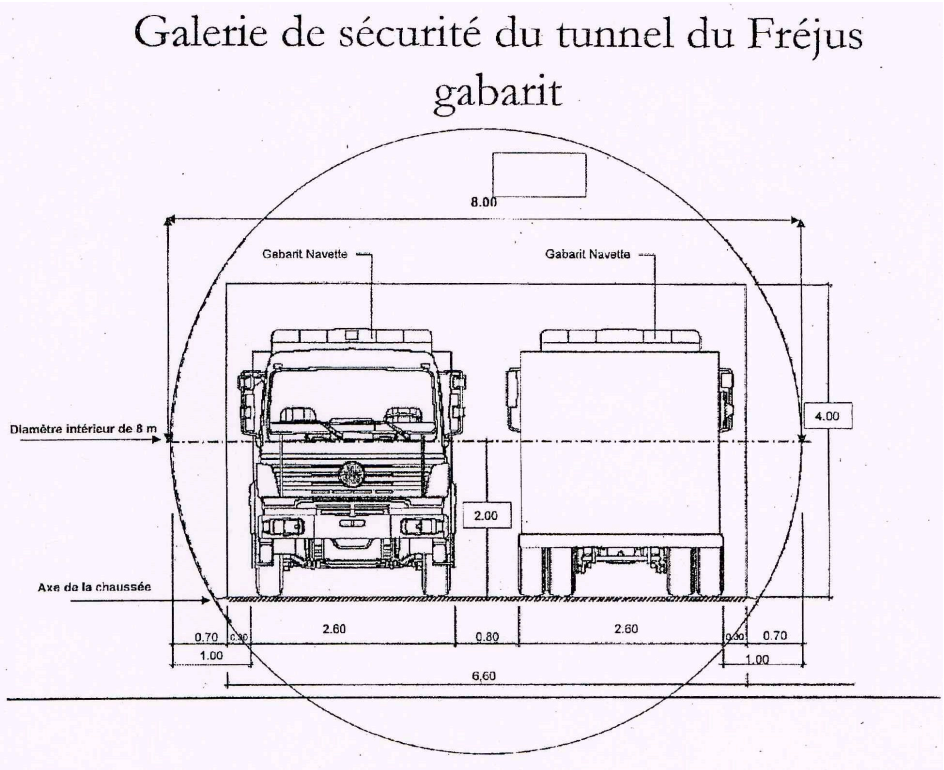
INVITATION

ACTION JUDICIAIRE

OUI
la galerie de sécurité du Tunnel routier du Fréjus est un 2ème tube à 2 voies

UN COLLECTIF D'ASSOCIATIONS A FAIT UN RECOURS DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE CONTRE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET DOIT DÉPOSER UN RÉFÉRÉ DEVANT CE MÊME TRIBUNAL DÉS LE DÉBUT DES TRAVAUX.

Le plan de la galerie de sécurité ci-contre, non produit à l'enquête publique, montre que 2 véhicules de 2,60 m de large peuvent circuler de front. C'est d'ailleurs la seule motivation qui justifie cette largeur de 8 mètres. Ce sera donc possible pour 2 camions de 2,50 m, largeur normale d'un poids lourd, et encore plus aisé pour une circulation comportant 1 file de camions et 1 file de voitures.



- **Pour qui roule le Commissaire-Enquêteur ?**

Dans son rapport d'enquête publique, il donne un avis favorable et précise : *« Reconnaissant n'avoir aucune compétence technique sur les tunnels, je souhaiterais faire les remarques suivantes : … je pense que l'optimisation de cet ensemble (tunnel et galerie) dans la recherche de réduction des risques serait la création de deux tubes de circulation à voie unique… »*

Il rejoint ainsi les préconisations :

- de Mr Michel BAILLY, précédent directeur de la SFTRF (déclarations verbale et écrite lors de sa campagne municipale en 2008 à Modane),
- de responsables du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable lors d'un entretien avec les représentants de l'ARSMB .

Bien sûr, dans un premier temps, on parle de circulation à voie unique pour « faire avaler la pilule » ; mais qu'est-ce qui interdira la circulation à 2 files par sens dans la mesure où les caractéristiques physiques du tunnel et de la galerie le permettront ?

Oubliant une partie de sa mission, il a omis de préciser dans les points faibles du projet, que la SFTRF étant déficitaire, le financement se ferait partiellement par l'écotaxe et l'eurovignette qui sont normalement destinées aux transports ferroviaires et alternatifs, ce serait donc un détournement de la destination de fonds publics.

- **L'alibi de la sécurité**

Suite à l'accident dans le tunnel du Mont-Blanc du 24 mars 1999, il était prévu que chaque tunnel devrait avoir un abri tous les 400 m maximum pour l'évacuation rapide des usagers, soit 34 abris au Fréjus avec rameaux de communication ouvrant sur la galerie de sécurité. Dès 2001, une galerie de 4,50m était prévue avec mise en service en 2010.

Nous sommes en 2009, soit 10 ans après et RIEN N'EST COMMENCÉ …

ACTION JUDICIAIRE (suite)

Tous les objectifs de sécurité prévus par les règlements nationaux et européens auraient pu être remplis au moyen d'une galerie de 4,50 m : secours des usagers, croisement d'ambulances dont une à l'arrêt. Pourquoi avoir retardé de plusieurs années le percement de cette galerie de sécurité en modifiant, à plusieurs reprises, le diamètre du tube sans véritable justification sécuritaire ? Le fait de passer à une largeur de 8m allongera encore les délais de construction de plus de 20 mois, doublera le volume des déblais et renchérira le coût de 50%.

- **Prévention**

Lors de l'enquête publique, nous avons une fois de plus rappelé que la PRÉVENTION était l'un des points majeurs de la sécurité :

- passage sous un portail thermographique en parfait état de fonctionnement, *pour la détection d'un éventuel échauffement anormal des poids lourds et autocars avant leur entrée dans le tunnel, en raison des incendies de 1999 et 2005*
- respect de l'inter-distance et de la limitation de vitesse par TOUS les véhicules et vérification de ces deux points au moyen du dispositif de Mr Yves DURAND-RAUCHER, *système de vidéo-surveillances dans le tunnel qui détecte automatiquement les infractions à ces deux points*
- Révision de la classification des marchandises dangereuses,
- Contrôle accru du temps de travail des chauffeurs routiers *pour éviter les accidents dus à la fatigue au volant.*
- Amélioration des points faibles soulignés dans le classement EUROTAP de 51 tunnels routiers européens dont celui du Fréjus : *issues de secours et voies de sauvetage.*

- **Déni de Démocratie**

Les associations, élus locaux et régionaux ainsi que des citoyens, ont adressé ou remis directement au Commissaire-Enquêteur, **936 lettres d'opposition argumentées** contre un avis favorable. Pourtant, ce dernier a donné un avis favorable et en outre émis une recommandation qui transforme complètement la destination finale de l'ouvrage, ce qui est TOTALEMENT HORS SUJET.

- **ENFIN est-ce faire du mauvais esprit que de rappeler :**

- L'absence d'enquête publique lors du percement du second tube sous le tunnel du MONT SION pour l'autoroute A 41,
- Ou le refus de réaliser une enquête publique lors de la réouverture du tunnel du MONT BLANC après la catastrophe de 1999 malgré les travaux de modernisation entrepris (Tribunal administratif de Grenoble du 5 mai 2004).

Quel crédit accorder aux déclarations des représentants de l'Etat ?

Le coût de cette action juridique est de 7000 €

À ce jour, son financement est partiellement assuré de la manière suivante :

- RÉAGIR !	1 000 €
- Vivre en Maurienne	1 000 €
- ARSMB	1 200 €
- ANTICAC	500 €
- Comité de Préservation du Village : LES HOUCHES	100 €
- Commune d'ORELLE	200 €
- Commune d'ALBIEZ LE JEUNE	100 €
- Communauté de Communes MAURIENNE-GALIBIER	500 €
- Particuliers	300 €

Citoyens et élus, nous avons besoin de votre soutien financier :

Vous pouvez adresser vos dons à :

. **M André CHAMPION**
Orelette 73140 ORELLE
. **Mme Dominique DRAPERI**
Rue des Mottets 73500 AUSSOIS
.**Mme Géraldine BOUCHERON**
73300 ALBIEZ LE JEUNE

D'avance nous vous en remercions

DON

Je soussigné, ...
fait don de . . . . . € à l'association Réagir ! pour l'action juridique devant le Tribunal administratif de Grenoble.

Signature et date :

DOUBLEMENT DU FRÉJUS : PETIT RAPPEL

Du 16 novembre au 18 décembre 2007, l'enquête d'utilité publique lancée par l'État à propos de la construction d'une galerie de sécurité au tunnel routier du Fréjus a reçu 936 refus du projet et seulement 1 favorable.

Selon la directive 2000, la fonction d'une galerie de sécurité est d'assurer l'évacuation des personnes bloquées à l'intérieur du tunnel auquel elle est reliée. Rappelons que la galerie de sécurité au tunnel du Mont Blanc est de 1m30 (sous chaussée), que la galerie en construction au tunnel vosgien de Sainte Marie aux Mines a une largeur de 5m20 et que celle du Gothard est une galerie séparée de 2m50. Au Fréjus, il est impératif de percer 34 abris et issues de secours pour être aux normes de la directive 2000. Or, le percement d'une galerie de 4m50, comme prévu initialement en 2001, serait largement suffisante pour l'accès des engins de chantier puis celui des véhicules de secours.

Avec l'expérience des derniers incendies aux tunnels du Mont Blanc (1999), du Gothard (2001) et du Fréjus (2005), éteindre un incendie après 6 à 8 minutes est impossible en milieu confiné. Les puissances thermiques et les quantités de fumées dégagées sont « inimaginables » et dépassent largement les incendies de références réglementaires. Donc, la sécurité est liée au nombre de véhicules, au strict respect des règles de vitesse et d'interdistances et à l'information des usagers. En l'absence de toute modification des infrastructures, chacun a pu constater l'effet positif des contrôles routiers automatiques.

À l'heure d'une crise énergétique avec un pétrole rare, il nous semble urgent de mettre les actes en conformité avec les engagements. Ce qui est délirant, c'est qu'on crée des infrastructures de transports comme si la croissance potentielle était sans limites. Il faudrait enfin intégrer que c'est tout simplement impossible.

Les infrastructures décidées aujourd'hui déterminent largement les trafics de demain, offrant de nouvelles facilités de circulation. Tout nouvel ouvrage routier induit du trafic qui, à son tour, appelle de nouveaux ouvrages... au nom d'une certaine sécurité ! Et le programme autoroutier Français prévoit 2500 Km d'autoroutes nouvelles dont *:*

- A 48 : Ambérieu - Bourgoin
- A 51 : Grenoble - Sisteron

Ces autoroutes alimenteront le trafic routier alpin. En Savoie, des terrains sont déjà réservés pour le contournement autoroutier de Chambéry et tout naturellement la galerie de sécurité du Tunnel routier du Fréjus passe de 4m50 (projet de 2001) à 8m (avril 2006), rendant physiquement possible un doublement de la capacité de ce tunnel. Pour nous, la définition de cette capacité de circulation ne doit pas se mesurer aux capacités physiques du tunnel actuel, estimées à 10 560 véhicules par jour (source SFTRF), mais au seuil supportable pour la santé des populations et de l'environnement. D'autant plus que le financement de ce nouveau tube se fera par le passage des usagers et par l'écotaxe et l'eurovignette qui sont normalement destinés aux transports ferroviaires et alternatifs. Ce qui signifie que la SFTRF a intérêt à une hausse du transit routier.

Refuser le percement d'un 2ème tunnel au Fréjus (puis ailleurs) n'est pas une marche arrière mais bien un changement de cap !

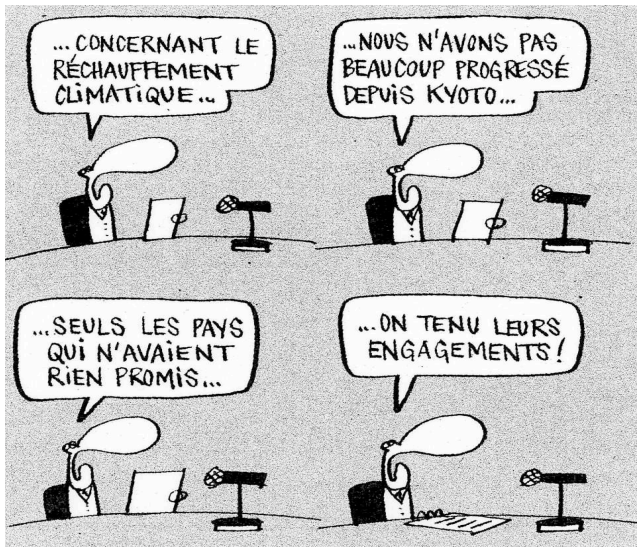
LE TUBE QUI FAIT UN BIDE

Le projet de percement d'une galerie parallèle dans le tunnel du Fréjus provoque une levée de boucliers. Sa réalisation pourrait aller à l'encontre des engagements du Grenelle de l'environnement.

Une polémique agite la vallée de la Maurienne, d'où part le tunnel routier franco-italien du Fréjus. Long de 13 km, ce monotube est, avec le tunnel du Mont-Blanc et l'autoroute de la Méditerranée, l'un des principaux points de passage des poids lourds filant vers l'Italie puis l'Europe Centrale. Côté français, l'exploitant la SFTRF contrôlée par l'État, veut percer une galerie de sécurité parallèle. *'L'incendie de 2005 (2 morts) et l'obligation de nous conformer aux normes édictées après le drame du Mont-Blanc de 1999 (39 morts) nous ont décidés",* indique Alain Chabert, directeur général adjoint. Ce n'est pas le principe de cette galerie qui suscite une levée de boucliers mais sa largeur. *"D'abord de 4,80 m,* raconte Philippe Delhomme, de l'association Réagir, *elle est passée à 8 m. Assez pour qu 'elle soit un jour ouverte à la circulation, transformant le Fréjus en tunnel bitube. Résultat, davantage de camions dans notre vallée, ce qui irait à l'encontre des engagements du Grenelle de l'environnement, lequel prône le gel des projets routiers majeurs. »* Nombreux sont ceux (élus, associations...) qui partagent cette crainte. Le commissaire en charge de l'enquête publique a néanmoins rendu un avis favorable. Il recommande même d'ouvrir la galerie à la circulation pour améliorer la sécurité. Le démarrage des travaux est suspendu à la signature de la déclaration d'utilité publique par le préfet de la Savoie.

Le ferroviaire délaissé

Pourtant, un autre grand projet est en cours à proximité : le tunnel ferroviaire du Lyon-Turin (53 km), qui servira surtout pour les marchandises, ce qui devrait détourner des flux de la route. Une percée pleine d'embûches" qui ne devrait pas être achevée avant 2020. *" Où est la cohérence ? Pour la route, on dégage sans délai des centaines de millions d'euros, alors que pour le ferroviaire il faut toujours attendre»,* fulmine Philippe Delhomme. « *Trois millions de poids lourds franchissent chaque année les Alpes,* argumente Jean-Luc Guyot, délégué général du Comité pour la liaison transalpine Lyon-Turin. *Avec l'essor des trafics européens Ouest-Est, on va vite atteindre les 4 millions. Ayons une politique globale volontariste, qui passe par la mise en place d'une régulation efficace, d'une vraie éco-redevance sur les poids lourds, d'infrastructures et de services ferroviaires performants.*



Un débat passionné que la SFTRF s'emploie à calmer. *«Les 8 m de largeur nous ont été demandés par les pompiers, pour que deux engins de secours puissent se croiser,* explique Alain Chabert. *Mettre en service un deuxième tube serait un non-sens : dans sa configuration actuelle, le tunnel peut accueillir 7000 camions par jour. L'an dernier, en semaine, il en est passé 3 400, en moyenne, et le trafic augmente peu. "* Toutefois, la SFTRF refuse de promettre que cette galerie ne sera jamais affectée à la circulation. De quoi alimenter le pessimisme de Philippe Delhomme : *"Homme influent, Christian Estrosi, président du conseil général des Alpes-Maritimes et maire de Nice, ne supporte plus que les camions encombrent l'autoroute qui passe chez lui. La solution ? Les contraindre ou les inciter à passer chez nous, en augmentant les capacités du Fréjus.*» Une conviction, mais pas de preuves.

Arnaud de Blauwe
Rédacteur en chef de Que choisir ?

(1) En cause : un plan de financement qui n'est pas bouclé, des prévisions de trafic revues à la baisse et des manifestations d'opposants côté italien.

DOUBLEMENT DU FRÉJUS : LE NON DU MONT BLANC !

Pourquoi s'intéresser à la «galerie de secours» surdimensionnée du tunnel routier du Fréjus ?

D'abord sur le plan global du réchauffement climatique et des gaz à effet de serre générés par les transports routiers : le fait d'augmenter volontairement les capacités du trafic routier dans les Alpes par le doublement déguisé de l'un de ses tunnels routiers va à l'encontre des objectifs définis par les gouvernements concernés.

Ensuite sur le plan local : ne pas s'élever contre cette décision c'est ouvrir une voie royale au doublement du tunnel du Mont-Blanc puisque celui-ci n'est doté que de deux «chemins piétonniers» de 1,30m. de largeur au titre de la sécurité.

Porter le dimensionnement de la galerie du Fréjus de 4,50m (projet de 2001) à 8m (projet 2007 entériné par les gouvernements français et italien) c'est donc:
- à l'évidence lui ajouter une capacité supplémentaire de circulation. À qui fera-t-on croire qu'une telle dépense soit consacrée à une fonction aussi ponctuelle ?
- un détournement de fonction au sens strict de la réglementation : «dans les tunnels à un seul tube de plus de 5000m la galerie de sécurité parallèle au tunnel devra pouvoir être empruntée par les engins motorisés adaptés à sa géométrie» et non pas le contraire.
- un détournement de fonds publics, surtout en cette période de crise économique. Il est choquant de constater qu'au moment où le ferroutage d'Aiton et le Lyon-Turin peinent à trouver des financements, la société autoroutière du tunnel du Fréjus se tourne vers l'Etat pour trouver les 500 millions d'euros nécessaires à cette réalisation.

C'est pourquoi l'ARSMB a décidé de soutenir financièrement (et en s'associant dans la démarche) les associations amies «Réagir» et «Vivre en Maurienne» qui ont décidé de saisir le Tribunal administratif pour annuler l'arrêté préfectoral savoyard du 28 juin 2008 déclarant d'utilité publique cette galerie de 8m.

Association de **R**espect du **S**ite du **M**ont **B**lanc

DEUX OU TROIS CHOSES ENCORE…

« Il est irresponsable de dédommager le transport routier pour compenser la hausse du prix du gazole, ou l'agriculture irriguée pour cause de sécheresse : ces pratiques relèvent d'un clientélisme à la petite semaine et ruinent notre pays surendetté » . **Corinne Lepage,** ancienne ministre de l'Environnement

L'Ozone est-il bon ou mauvais ? y 'en a-t-il trop ou pas assez ? À très haute altitude (20 à 25km), la couche d'ozone est vitale car elle filtre les rayons ultraviolets du soleil les plus nocifs : c'est le « bon » ozone. Près du sol, la présence d'ozone est néfaste pour la santé de l'homme et pour l'environnement : c'est le « mauvais » ozone, celui que l'on respire et qui fait l'objet de nos mesures.
Rep'Air bulletin d'information sur la qualité de l'Air dans l'Ain et les Pays de Savoie Eté 2008

Monoprix convoie chaque jour 20 wagons de ses entrepôts de Combs-la Ville et Lieusaint (77) jusqu'au centre de Paris à la Halle de Bercy. En empruntant la ligne du RER D sur 30 kilomètres, du dimanche au jeudi. Bilan : 12 000 camions en moins qui roulent en région parisienne, 25% de monoxyde de carbone en moins, deux fois moins d'oxydes d'azote, deux fois moins de particules**.**

La loi GRENELLE 1

- Projet d'éco-redevance poids lourds, mais seulement sur certains axes routiers à compter de 2011 (alors que la taxe à l'essieu sera abaissée dès 2009), sans qu'une affectation vertueuse du produit de la taxe soit garantie et avec une compensation possible pour les transporteurs routiers ;
- Objectif de porter la part modale du fret non-routier de 14% à 25% d'ici 2022 avec diverses dispositions financières pour encourager le transfert modal. En réalité l'Etat vient de verser 445 Millions d'Euros de recapitalisation à la SFTRF et 50 Millions pour la pseudo-galerie de sécurité… En revanche, la gare de Modane, qui comptait 600 employés au début des années 1980, verra ses effectifs réduits à 30 ou 40 personnes dans un futur proche.
- Les promoteurs d'un projet devront apporter la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. (NDR : *ça ne s'applique malheureusement pas à la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus puisque le projet est déjà en cours…)*

Enfin : « L'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local » (*autrement dit, comme dans le passé, on pourra justifier de n'importe quels travaux routiers aberrants).*