

France Nature Environnement Auvergne Rhône-Alpes (FNE AURA)
Mountain Wilderness (MW)
Commission internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)
Vivre et Agir en Maurienne (VAM)
Réseau Air 74 (28 associations de Haute Savoie)
Amis de la Terre

Chambéry le Lundi 14 juin 2021

Lettre ouverte à :

- Monsieur le Président de la République,
- Madame la Ministre de la Transition Écologique
- Monsieur le Ministre des Transports,
- Messieurs les Préfets de Savoie et Haute Savoie,
- Monsieur le Commissaire à l'aménagement, au développement et à la protection du Massif des Alpes,
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif,
- Monsieur le Président de la Région Auvergne Rhône-Alpes,
- Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
- Messieurs les Présidents des Conseils départementaux de Savoie et Haute Savoie,
- Mesdames et Messieurs les Maires et Conseillers Municipaux de Savoie et de Haute Savoie

Objet : Ouverture de la galerie de sécurité du Tunnel du Fréjus au 2^{ème} semestre 2021
Fermeture du Tunnel du Mont-Blanc en 2022 et 2023
5000 véhicules supplémentaires sur la rocade de Chambéry et en Maurienne dès 2022

La fermeture du tunnel du Mont-Blanc est prévue à échéance de 18 mois pour d'importants travaux (2 mois à l'automne 2022 et 2 mois à l'automne 2023 selon l'ATMB). Dans le même temps, forte coïncidence, la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) annonce l'ouverture de la galerie de sécurité du Fréjus à la circulation routière pour le dernier trimestre de 2021.

- Nous demandons des informations et explications sur cette concomitance et sur les modalités et conséquences de cette politique de transport favorisant une fois de plus, le transport routier, en opposition avec tous les discours des autorités.
- Nous demandons que les dispositions en faveur du transfert modal du trafic poids-lourds soient prises AVANT la fermeture pour travaux du tunnel du Mont Blanc (TMB). Les 1 700 poids lourds par jour passant dans le tunnel du Mont Blanc doivent être ré-orientés sur le ferroviaire et non sur l'autoroute de Maurienne.

En comptant poids-lourds et véhicules particuliers, la fermeture du tunnel du Mont-Blanc occasionnera, pour aller en Italie par l'A43 et le Tunnel du Fréjus, le passage d'environ 5 000 véhicules supplémentaires par jour sur la rocade de Chambéry et en Maurienne, si rien n'était fait pour le transfert vers le rail. Nous rappelons que la ligne ferroviaire Ambérieu – Modane, a été modernisée en 2012. Cette ligne est très largement sous utilisée avec moins de 3 millions de tonnes de marchandises par an alors qu'elle peut en transporter jusqu'à 15 millions.

- En attente d'une Enquête Publique formelle et obligatoire nécessaire à sa mise en circulation, nous demandons que le deuxième tube du tunnel du Fréjus soit interdit

à la circulation et uniquement ouvert aux services de secours et d'exploitation comme cela était le but initialement annoncé de cet ouvrage. Le droit doit être respecté en Maurienne, par l'État en premier lieu.

- Nous demandons également la réformation du jugement du Tribunal Administratif concernant nos associations. Elles ont, en effet, porté un recours contre la Déclaration d'Utilité Publique de 2008, se doutant que l'ouvrage, vu ses grandes dimensions serait destiné en réalité à la circulation et non aux secours. Le juge les a déboutées au motif qu'elles n'avaient pas de raison de penser que la galerie serait en réalité un tube de circulation ! L'histoire montre qu'elles avaient pleinement raison.

Vous trouverez en annexe des précisions sur les justifications de nos demandes.

La transition énergétique nous impose d'agir sans plus tarder. Ne pas utiliser les capacités ferroviaires disponibles aujourd'hui sur la ligne ferroviaire récemment rénovée, est injustifiable et constitue à nos yeux une faute politique et sociale : l'ouverture de cette galerie à la circulation est contraire aux grandes orientations de l'Accord de Paris issu de la COP 21, de la Stratégie Nationale Bas Carbone, des objectifs de l'UE, du projet de loi « Climat » et, enfin, de la Convention Alpine (Traité de droit international que la France a ratifié). Nous rappelons d'ailleurs qu'au lancement du projet de « galerie de sécurité » au tunnel du Fréjus, le Comité de Massif des Alpes demandait le respect de ce traité et s'opposait fermement, dans une motion adoptée le 5 mai 2006 à Annecy, à l'utilisation de cette galerie de sécurité comme voie de circulation.

Nous vous prions de croire à notre détermination et à l'expression de nos sentiments respectueux.

- France Nature Environnement (FNE-AURA)
Contact : Jean-Paul LHUILLIER 0681 622 080 fne-tmd@jplhuillier.eu
- Mountain Wilderness (MW)
Contact : Vincent Neirinck 06 72 67 59 50 vn@mountainwilderness.fr
- Commission internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)
Contact : Alain Boulogne 07 84 69 55 43. alain-boulogne@orange.fr
Marc Pascal 06 08 83 52 69 marcpascal73@yahoo.fr
- Vivre et Agir en Maurienne (VAM)
Contact : Annie Collombet 04 79 56 57 40 vamaurienne@yahoo.fr
- LE RÉSEAU AIR 74 (composé de 28 associations en Haute-Savoie: ACPAT - Agir pour le climat - AMAPPlace sur la Terre - Alternatiba/ANV-COP 21 Vallée de l'Arve - AERE - ARSMB - Association Citoyenne et Républicaine de Passy - Association Mobilité Douce Chablais - Attac 74 Chablais - Cellule Verte Haute-Savoie - Club Alpin Français de Passy - Club Alpin Français de Sallanches - Chloro'Fill - Colibris Arve et Giffre - Cyclamen - Écolibristes - FNE Haute-Savoie - Inspire - L'Abeille - Ligue pour la Protection des Oiseaux Haute-Savoie - Nature et Environnement en Pays Rochois - Non au Gaz de Schiste - Pays Rochois en Transition - ProMontBlanc - Les Amis de la Terre Haute-Savoie - Sallanches Autrement - Vivre en Montagnes du Giffre - Vivre en Vallée Verte)
Contact : Anne Lassman-Trappier 06 04 07 81 63 cristallin74@free.fr
- Les Amis de la Terre
Contact : Daniel Ibanez 06 07 74 10 17

CONTACT POSTAL : C/O CIPRA 5 place Bir Hakeim, 38000 Grenoble

ANNEXE

Précisions sur les justifications de nos demandes

Le Préfet de Savoie a signé le jeudi 26 juin 2008 l'arrêté portant déclaration d'utilité publique du projet de construction d'une **galerie de sécurité** au tunnel routier du Fréjus.

Cette signature fait suite à une enquête publique ouverte du 16 novembre au 18 décembre 2007. Ces travaux devaient permettre la mise en conformité du tunnel du Fréjus avec la directive européenne de 2004 sur la sécurité dans les tunnels. L'objectif était de commencer les travaux en 2009 pour une mise en service en 2014.

Le percement de cette galerie a été dénoncé par nos associations, car :

- Nous étions persuadés que le projet était en réalité la construction d'une galerie de circulation comme le diamètre de la galerie le laissait évidemment pensé.
- Nous savions, comme vous, que cela était contraire à la Convention Alpine que la France a ratifiée.

Nos craintes étaient que l'augmentation de capacité du tunnel routier du Fréjus était prévue pour absorber tout ou partie du trafic du tunnel du Mont Blanc.

Nos associations ont été déboutées du recours engagé au prétexte, selon le juge du TA, que nous n'avions aucune raison de croire que la galerie changerait d'usage final.

Il a été rappelé par la Direction du tunnel que les gouvernements s'étaient engagés à ne pas ouvrir cette galerie au trafic.

Le Comité de Massif en sa séance du 5 Mai 2006 a exprimé son opposition, pour respecter la Convention Alpine, à une utilisation de la galerie comme voie de circulation.

Or, en 2014, les 2 ministres français et italien annoncent que la galerie va être transformée en galerie de circulation. Cette date, qui devait être la date de mise en service de la galerie de Sécurité, fut en réalité l'année de finalisation du percement (les travaux d'aménagement et d'équipement n'étant pas même engagés). Ce décalage dans les travaux est pour nous une preuve que la transgression annoncée par les 2 ministres était préméditée depuis longtemps.

Aujourd'hui, la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), société publique dirigée par M. Repentin, maire de Chambéry, annonce une mise en circulation du 2^{ème} tube autoroutier en Octobre 2021. Il ne s'agit pas de supposition mais d'une réalité consternante. Il y a, de fait, un changement majeur de destination. Que chaque tube soit mono voie (nous avons désormais grand peine à croire le maître d'ouvrage) ou qu'ils soient double voies, cette construction est en opposition à la Convention alpine. Monsieur Jalon, Préfet de Savoie, l'a clairement acté en annonçant que cet équipement nouveau permettrait de doubler le trafic (le président de la SFTRF prévoyant lui-même un quadruplement !)

- Nous vous demandons de reconnaître la pertinence et l'exactitude des démarches associatives et citoyennes que nous avons menées entre 2009 et 2013. Nous vous demandons de reconnaître que nos préoccupations concernant la Convention Alpine que vous vous êtes engagés à respecter, étaient fondamentalement justes. Nous demandons à la Justice de réhabiliter les associations déboutées à l'époque.

L'ouverture de cette galerie de circulation nécessite une enquête publique qui n'a pas été faite. L'enquête publique réalisée pour la galerie de sécurité ne peut la remplacer.

- Le droit relatif aux Déclarations d'Utilité Publique doit être défendu par l'État et ne peut être transgressé. A ce propos, nous nous réservons la possibilité de rechercher ou faire rechercher les responsabilités de toutes les personnes ayant conduit les gouvernements et institutions à cette transgression inadmissible dans un État de droit.

D'autre part, nous avons appris par la voix de la société Autoroute et Tunnel du Mont Blanc (ATMB), également présidée par M. Repentin, que d'importants travaux sont prévus et nécessitent de fermer le tunnel à toute circulation pendant 4 mois et ce, dès 2022. Compte tenu des travaux programmés, il est très probable que cette durée soit augmentée (tout comme sont déjà rallongés les délais des travaux en cours sur la bande de roulement).

Les 5 000 véhicules jours (dont 1700 camions) vont donc être détournés sur le Tunnel du Fréjus et vont fortement impacter :

- la région lyonnaise (A43) et la cluse de Chambéry (VRU rocade N 201) fortement chargées. On rappelle que l'État et les collectivités concernées, surveillés par l'Union Européenne, sont en retard dans la mise en place de mesures pour réduire la pollution par les transports sur ces territoires fortement urbanisés.
- la Combe de Savoie, la Maurienne (en France) et la Vallée de Susa (en Italie) qui constituent des territoires de montagne fragiles.

Les élu.e.s locaux et les populations de Savoie ne sont pas informés de cette actualité.

- Nous portons donc à leur connaissance la concomitance frappante entre l'ouverture du 2^{ème} tube autoroutier au Fréjus et une première fermeture totale du tunnel du Mont Blanc sur une longue période.

Nous savons que la ligne entre Dijon et Modane, ainsi que le Tunnel ferroviaire du Mont Cenis ont été modernisés et opérationnels courant 2012. Nous nous en sommes félicité. Cette ligne peut facilement supporter un trafic trois fois plus élevé que l'actuel (soit un total de 10 millions de tonnes par an environ, encore nettement inférieur à sa capacité possible de 15 millions de tonnes selon la décision ministérielle du 08/04/2019).

Monsieur Wauquiez, Président de la Région AURA, avec Messieurs Mignola et Fournier, vice-Présidents, s'étaient engagés, dès 2017, à financer des quais de chargement des camions : rien n'a été fait.

L'Autoroute Alpine Ferroviaire est toujours en expérimentation malgré la Loi du 7 juin 2010¹, et le nombre de convois reste limité par défaut d'initiative et de coordination de l'État et la Région, tous deux en charge des politiques de transport.

Nous savons que des plateformes de chargement sont utilisables dès aujourd'hui sans aucun investissement (tel le quai de chargement-déchargement existant à Gevrey-Chambertin au Sud de Dijon, capable de capter une grande partie des flux venant du Nord)

D'autres sont facilement constructibles sur des friches industrielles déjà connectées au réseau ferré dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey, idéalement situé entre les autoroutes A40 et A43 et au croisement des 2 corridors fret ferroviaire Européens n° 2 et 6 permettant d'éviter la mégapole lyonnaise.

¹ LOI no 2010-612 du 7 juin 2010 autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la mise en place d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie

- Nous demandons la mise en œuvre immédiate des infrastructures de chargement/déchargement nécessaires au transfert modal ou de nous expliquer quelles sont les raisons qui vous conduisent à repousser sans cesse des politiques publiques de cout modéré et de grande efficacité en matière de lutte contre la pollution et d'amélioration de la santé publique.
- Nous vous informons que nous étudions, toute forme de procédures et d'actions pour mettre un terme à l'immobilisme des autorités au regard des exigences de santé (diminution des pollution) et climatologique (diminution des GES).

La fermeture du Tunnel du Mont Blanc est l'occasion d'un changement radical en faveur du transfert modal.

Nos associations étudient les moyens et procédures pour nous opposer à l'ouverture à la circulation du deuxième tube au Fréjus.