

# Le rail plutôt que les camions

LA FERMETURE ANNONCÉE DU TUNNEL DU MONT-BLANC POUR CAUSE DE TRAVAUX VA CONDUIRE À UN REPORT DU TRAFIC VERS LE TUNNEL DU FRÉJUS. L'ENGORGEMENT À VENIR EN SAVOIE RELANCE LES DÉBATS AUTOUR DU TRAFIC DE MARCHANDISES.



**L**e tunnel du Mont-Blanc devrait être fermé à la circulation en septembre et octobre 2022 puis en septembre et octobre 2023 afin d'effectuer des travaux de réhabilitation de la voûte. Cette fermeture annoncée devrait se traduire par un report de 5 000 véhicules (dont 1 700 poids lourds) par jour de la vallée de l'Arve vers le bassin chambérien et la Maurienne. La perspective de cette pollution supplémentaire inquiète France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes (FNE Aura), Mountain Wilderness (MW), la Commission internationale pour la Protection des Alpes (Cipra), Vivre et agir en Maurienne (VAM) et le Réseau Air 74 qui fédère à lui seul 28 associations de Haute-Savoie.

## VOLONTÉ POLITIQUE

Ces défenseurs de l'environnement ont tiré, les premiers, la sonnette d'alarme dans un courrier, adressé mi-juin aux pouvoirs publics (élus et représentants de l'État) pour demander un report vers le rail de ce trafic marchandises. « *En 1985, 120 trains de fret passaient chaque jour à Modane malgré les obstacles (formalités douanières, nécessité de changer de locomotive, existence d'une seule voie côté italien...).* Aujourd'hui, on n'en dénombre plus qu'une vingtaine, dont cinq

Pour le transport de marchandises, le rail est dix fois moins utilisé en France qu'en Suisse.

# 300 M€

**C'est le montant engagé en 2012 pour les travaux de modernisation et mise au gabarit du tunnel ferroviaire du Fréjus pour accueillir l'Autoroute ferroviaire alpine (Afa), un service de transport de camions sur wagons spéciaux expérimenté depuis 2003.**

pour l'Autoroute ferroviaire alpine, alors que les formalités douanières et les difficultés techniques ont disparu», constate Philippe Delhomme, coprésident de VAM. En France, la part du rail pour le transport de marchandises est de 7%, soit dix fois moins qu'en Suisse. «Ce poids de la route dans l'Hexagone est le reflet d'un manque de volonté politique car les infrastructures existent : la ligne ferroviaire du Fréjus, pourtant calibrée pour des gabarits internationaux, n'est utilisée qu'à 25% de ses capacités», regrette Annie Collombet, également coprésidente de VAM. «On nous demande depuis plus de vingt ans de supporter les

poids lourds en attendant que le Lyon-Turin se réalise. Il est temps d'arrêter les discours et d'agir car toutes les infrastructures nécessaires existent», renchérit Anne Lassman Trappier, la présidente de FNE 74.

Lors de son conseil communautaire du 13 juillet, Grand Chambéry a voté un vœu demandant à l'État un report du trafic routier sur le rail afin de limiter l'engorgement de la voie rapide urbaine (VRU), déjà saturée. « Cette fermeture du tunnel du Mont-Blanc tombe très mal car elle coïncide avec l'ouverture du second tube du tunnel routier du Fréjus – dont la capacité va augmenter – et les travaux sur l'échangeur de Chambéry Nord qui perturbent les flux. La pollution de l'air va s'aggraver, ainsi que les nuisances sonores », s'inquiète Philippe Gamen, le président de la communauté d'agglomération. Celle-ci demande également un renforcement des dispositifs de signalisation intelligents et une limitation expérimentale de la vitesse sur la VRU, afin de renforcer la sécurité des usagers et d'éviter des accidents qui paralysent Chambéry et les itinéraires alentour. ■

## Une nouvelle procédure contre le deuxième tube du Fréjus ?

La mise en service du second tube du tunnel routier du Fréjus devrait intervenir mi-2022. Sa construction a été engagée en 2009, suite à une directive européenne relative à la sécurité des tunnels. Elle représente un coût estimé de 200 M€ pour la partie française. « Il ne s'agit pas du tout d'augmenter notre capacité : nous aurons simplement une voie de circulation dans chaque tube », assure la SFTRF, gestionnaire du tunnel. Les associations environnementales sont furieuses. « L'enquête publique mentionnait une galerie de sécurité. Comme on le redoutait compte tenu de son gabarit – 8,20 m au lieu des 4,80 m initialement annoncés –, elle est devenue une galerie de circulation », affirment-elles en envisageant une nouvelle action en justice. En 2008, elles avaient été déboutées par le tribunal au motif que rien n'indiquait que la galerie serait en réalité un tube de circulation.



## Lyon-Turin : le coup de sifflet des opposants

**Principalement portées par les élus écologistes et le monde associatif, les oppositions à la future liaison ferroviaire Lyon-Turin commencent à poindre dans des communes au départ favorables.**

En Maurienne, Villarodin-Bourget (520 habitants) est l'un des premiers villages à émettre des doutes quant à l'utilité de l'infrastructure, compte tenu de l'existence du tunnel ferroviaire du Fréjus et de l'évolution du trafic marchandises : « On est très loin de la croissance exponentielle annoncée au début des années 1990 pour justifier l'investissement. Au contraire même, la tendance est à la baisse. » Surtout, son conseil municipal s'alarme du gigantesque chantier qui dévaste la vallée. « Durant trois ans, jour et nuit, nous avons subi des tirs d'explosifs pour le percement des 4 km de la descenderie Villarodin-Modane. Pour la réalisation des puits de ventilation, on nous a annoncé que quarante camions allaient traverser chaque jour les rues étroites du village », explique-t-il. Après la suspension, en novembre 2020, de l'arrêté municipal interdisant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes, la

commune a trouvé un compromis avec Telt, la société franco-italienne chargée de la construction puis de la gestion de la liaison, limitant à dix le nombre de véhicules, avec une circulation à sens unique. « Le blocage de quelques camions en infraction et l'intervention des gendarmes nous ont permis d'obtenir le respect de l'engagement pris par Telt », dit-elle. D'autres sujets font réagir les habitants, comme la disparition de sources liée aux travaux de percement, la gestion des déblais ou le recalibrage du lit de l'Arc... « Les problèmes sont minorés, tandis que les communes se retrouvent seules pour gérer les difficultés. La procédure "Grand chantier" accentue la pression car elle intervient pour chaque demande de subventions des projets communaux », poursuivent les élus de Villarodin-Bourget. Malgré l'attribution des appels d'offres annoncée début juillet pour un montant de 3 milliards d'euros, les opposants restent convaincus que la messe n'est pas dite : « Pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et le barrage de Sivens aussi les appels d'offres avaient été attribués. Cela n'a pas empêché l'abandon des projets. »