



Thierry Repentin

Question orale sans débat N° 1053 au Ministère de la fonction

Aménagement du tunnel du Fréjus et conditions de circulation dans les Alpes

Question soumise le 25 mai 2006

M. Thierry Repentin rappelle à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer l'annonce faite par la commission intergouvernementale de contrôle du tunnel du Fréjus de la construction d'une galerie de sécurité de 8 mètres de largeur, comme il l'avait exprimé lors de sa question orale du 9 mars 2005. **Si chacun est convaincu de la nécessité de sécuriser une infrastructure rendue indispensable par des exigences nées du drame de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, de nombreux Savoyards - mais aussi des Alpains - s'inquiètent à juste titre de la solution proposée qui pourrait tout simplement constituer un deuxième tube susceptible d'être ouvert à la circulation permanente, ouvrant ainsi la voie, sans le dire, à un doublement du tunnel.** Il rappelle pour étayer cette crainte que les pouvoirs publics italiens, par l'intermédiaire de leur ancien ministre des transports, avaient avancé une telle idée. Devant le dimensionnement d'un tel ouvrage dont le coût financier apporterait une justification à un usage autre que la sécurité, les déclarations d'intention des gouvernements sur la pérennité des modalités d'utilisation de cette galerie ne sont pas de nature à rassurer les populations concernées sur tout l'axe de transit en France et en Italie. **Dans la réalité, ce nouvel ouvrage pourrait être utilisé pour accroître les capacités de circulation routière dans les Alpes, ce qui serait donc en totale contradiction avec nos engagements internationaux tels que la convention alpine, avec l'expérience Modalhor en cours dans la vallée de la Maurienne, avec l'aspiration des populations riveraines aux axes d'accès à cette vallée à voir diminuer la circulation de transit et avec la Charte de l'environnement adoptée par le Congrès le 26 février 2005.** Aussi, il lui demande de préserver avant tout l'avenir du projet ferroviaire voyageurs et fret du Lyon-Turin, de ne pas suivre l'avis présenté par la commission de contrôle du tunnel et de préconiser une solution alternative plus respectueuse des finances et des aspirations de nos populations.

Réponse émise le 31 mai 2006

M. le président. La parole est à M. Thierry Repentin, auteur de la question n° 1053, adressée à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. Thierry Repentin. Monsieur le président, il s'agit d'une question alpine, mais néanmoins internationale !

Monsieur le ministre, je souhaite, par votre intermédiaire, alerter M. Dominique Perben sur l'annonce faite par la commission intergouvernementale de contrôle du tunnel du Fréjus d'une préconisation de percement

d'une galerie nouvelle, dite de sécurité, de huit mètres de large, parallèle à l'actuel tunnel existant.

Comme je l'avais exprimé lors de ma précédente question sur ce sujet, le 9 mars 2005, chacun est convaincu de la nécessité de sécuriser les tunnels en France. Ce type de mesures a été rendu indispensable après le drame de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, que nous avons encore tous à l'esprit.

A contrario, de nombreux Savoyards, mais plus largement les populations alpines, s'inquiètent à juste titre de la solution proposée. Celle-ci consisterait tout simplement à percer un deuxième tube susceptible d'être accessible à la circulation permanente, ouvrant ainsi la voie, sans le dire, à un doublement du tunnel. Rappelons pour étayer cette crainte que les pouvoirs publics italiens, par l'intermédiaire du ministre des transports du gouvernement de M. Silvio Berlusconi, avaient avancé une telle idée.

Devant le dimensionnement d'un tel ouvrage, dont le coût financier apporterait une justification à un usage autre que l'amélioration de la sécurité, les déclarations d'intention des deux gouvernements sur la pérennité des modalités d'utilisation de cette galerie ne sont franchement pas de nature à rassurer les populations concernées sur tout l'axe de transit entre l'Italie et la France.

Je pense plus particulièrement, du côté français, aux populations résidant dans l'avant-pays savoyard, dans la cluse de Chambéry, où passent d'ores et déjà en plein centre-ville 100 000 véhicules par jour, au sein de la combe de Savoie et bien évidemment aux habitants de la vallée de la Maurienne. Je souhaite vous indiquer que, récemment, des communes françaises, comme celle de la Motte-Servolex, viennent de délibérer contre ce projet. Le maire de Bardonecchia, du côté italien, qui a fait de la lutte contre le percement de ce nouveau tube l'objet principal de son mandat, a été réélu hier, avec 70 % des voix.

Dans la réalité, ce nouvel ouvrage pourrait être utilisé pour accroître les capacités de circulation routière dans les Alpes. Nous serions donc en totale contradiction non seulement avec nos engagements internationaux, tels que la convention alpine ratifiée par le Parlement, mais aussi avec l'expérience Modalhor en cours dans la vallée de Maurienne avec la SNCF et RFF, avec l'aspiration des populations riveraines des axes d'accès à cette vallée à voir diminuer la circulation de transit, et, enfin, avec la Charte de l'environnement adoptée par le Congrès le 26 février 2005.

Dire aujourd'hui que le percement d'une nouvelle galerie est la seule condition pour assurer la sécurité de l'actuel tunnel du Fréjus ne convainc pas : d'autres solutions ont été avancées à la suite d'études conduites par le ministère des transports.

Par ailleurs, si telle était la seule solution, envisagez-vous dans un souci de cohérence de l'imposer à tous les autres tunnels existants sur le territoire national ? Dans la négative, le tunnel du Fréjus, ainsi doublé pour la traversée des Alpes, serait une voie de passage que les pouvoirs publics ne manqueraient pas de privilégier, voire même d'imposer, par rapport aux autres, notamment au tunnel du Mont-Blanc.

Ni les élus, ni les associations, ni les populations ne sont dupes face à l'argumentation actuelle qui veut qu'une nouvelle percée de huit mètres de large ne sera utilisée demain que pour accueillir une seule chaussée, dans un sens unique de circulation.

Accepter ce discours, c'est, d'une certaine façon, rejeter la responsabilité sur ceux qui auront à assumer dans l'avenir la gestion de cet équipement et des traversées alpines : ils nous démontreront alors qu'il serait incohérent de ne pas rentabiliser des capacités inexploitées face à une augmentation du trafic routier international. L'ouvrage, lui, sera durable, une fois que seront passés les initiateurs du projet et oubliés leurs engagements.

Aussi, je vous invite à préserver avant tout l'avenir du projet ferroviaire « voyageurs » et « fret » de la liaison Lyon-Turin, à ne pas suivre l'avis préconisé par la commission de contrôle du tunnel et à choisir une solution alternative, plus respectueuse des finances et des aspirations de nos populations en matière de trafic international.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Christian Jacob, ministre de la fonction publique. Monsieur le sénateur, je tiens à vous présenter les excuses de Dominique Perben, qui est retenu. Je vais vous apporter les éléments de réponse qu'il m'a fournis.

Malgré les importantes mesures de sécurité qui lui ont été appliquées après le dramatique accident du tunnel du Mont-Blanc en 1999, le tunnel du Fréjus doit être mis en conformité avec les normes de sécurité les plus récentes, tant européennes que françaises. La distance moyenne entre les abris est trop importante.

Par ailleurs, contrairement au tunnel du Mont-Blanc, qui dispose d'une gaine protégée sous la chaussée servant d'issue de secours, la gaine de ventilation du tunnel du Fréjus, située en plafond sous la voûte, n'est pas susceptible de pouvoir être utilisée en toutes circonstances. Si des dispositions d'exploitation et de surveillance extrêmement strictes, ainsi que la mobilisation de moyens de secours importants rapidement opérationnels relativisent aujourd'hui cette non-conformité, il est néanmoins nécessaire de réaliser dans les meilleurs délais les aménagements prévus par la réglementation.

L'accident mortel de juin 2005 ayant rappelé l'urgence des décisions à prendre, Dominique Perben s'est accordé avec son homologue italien sur le principe de la construction d'une galerie de sécurité.

Comme vous le savez, les ministres des transports français et italien ont saisi la commission intergouvernementale chargée du contrôle du tunnel pour qu'elle en précise les caractéristiques, sur la base des recommandations d'un expert indépendant

La commission intergouvernementale leur a proposé les caractéristiques techniques de cet ouvrage non circulé, qui permettra d'assurer dans de bonnes conditions à la fois la sécurité, la rapidité et l'efficacité de l'intervention des moyens de secours et de lutte contre les incendies, mais également l'évacuation des automobilistes en cas de problème.

Ce choix permettra, en outre, de ne pas interrompre la circulation pendant les longs mois de travaux.

Dominique Perben a clairement indiqué que sa décision reposait sur deux principes : ne pas transiger sur la sécurité et ne pas accroître la capacité routière. Je rappelle que cet engagement est conforme à celui que la France a pris en signant la convention alpine, qui impose de ne pas créer de capacité routière nouvelle pour les franchissements alpins.

En toute hypothèse, et sans entrer dans des considérations trop techniques, la réalisation d'une galerie de huit mètres de diamètre ne saurait être une façon de préparer un éventuel doublement du tunnel.

Cette décision n'a donc pas d'influence négative sur la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin puisque, d'une part, la capacité des itinéraires routiers reste identique et, d'autre part, le coût des travaux n'a pas vocation à être pris en charge par les États.

À ce propos, je rappelle que Dominique Perben a signé avec son homologue italien, au nom du gouvernement français, une lettre adressée à M. Barrot en juillet 2005 dans laquelle ils ont rappelé clairement leur objectif partagé de tout mettre en oeuvre pour lancer les travaux du Lyon-Turin en 2010.

La méthode qui sera suivie consiste donc à franchir, au prix d'un travail rigoureux, les différentes étapes du projet pour respecter cet engagement. Ainsi, la totalité des financements français nécessaires pour la partie internationale, soit 95 millions d'euros pour la période 2005-2009, ont été mis en place.

Avec la collaboration active de tous les élus concernés, le ministre des transports a arrêté le tracé des accès au tunnel transfrontalier, le 17 février dernier.

Par ailleurs, l'engagement de lancer avant l'été prochain l'enquête publique du tunnel international est respecté, puisque celle-ci a débuté le 23 mai dernier.

Enfin, le groupe de travail sur le report modal a été mis en place pour proposer des mesures d'incitation au développement des modes non routiers, afin de donner au Lyon-Turin sa pleine efficacité, notamment au

travers du développement de l'autoroute ferroviaire alpine.

C'est donc une politique globale et équilibrée des transports que le Gouvernement mène dans les Alpes, monsieur le sénateur.

M. le président. La parole est à M. Thierry Repentin.

M. Thierry Repentin. Monsieur le ministre, bien évidemment, je ne partage pas votre conclusion sur la politique « équilibrée » des transports dans les Alpes.

On nous dit que les abris de sécurité du tunnel du Fréjus sont trop éloignés les uns des autres pour assurer une sécurité optimale. Il conviendrait donc d'en réaliser de nouveaux, mais de tels travaux nécessitent l'arrêt de la circulation sous le tunnel du Fréjus, ce qui, nous dit-on, est impossible.

Pourtant, le tunnel du Mont-Blanc a été fermé pendant de nombreux mois pour permettre la réalisation des travaux rendus nécessaires par l'incendie. Pendant cette période, tout le trafic s'est reporté sur le tunnel du Fréjus : ce qui fut possible dans un cas l'est aussi, sans doute, dans l'autre.

Par ailleurs, les galeries de sécurité de certains tunnels font moins de trois mètres de large ; or on nous propose une galerie de sécurité d'une largeur de huit mètres, supérieure à celle de bien des tunnels existants.

On nous dit qu'il s'agit uniquement d'une galerie de sécurité, mais les populations locales et les élus qui les représentent ne sont pas dupes ! Dès lors qu'une telle galerie, parallèle à l'actuel tunnel, sera en service, le tunnel du Fréjus sera le point de franchissement des Alpes le mieux sécurisé, et le ministre en exercice alors aura tout le loisir de limiter le trafic des poids lourds, en particulier, entre la France et l'Italie au seul tunnel du Fréjus, exemptant celui du Mont-Blanc.

Cette solution n'est pas acceptable pour les populations concernées, en France comme en Italie.