

C'est votre avis

Vous souhaitez vous exprimer sur l'actualité ?
Vos réactions nous intéressent
et peuvent être publiées
si elles sont concises, lisibles, et signées.
Merci de nous les adresser, soit par internet :
LMaredaction@laurienne.fr,
soit par courrier postal :
La Maurienne, Forum des lecteurs,
168, avenue Henri-Falcoz,
73300 Saint-Jean-de-Maurienne.

Tunnel routier du Fréjus : un second tube de circulation qui pose question...

«À la suite des nombreux bouchons au tunnel routier du Fréjus, j'ai interrogé un Modanais bien informé sur les causes de tous ces désagréments à répétition. Je lui ai demandé aussi quand aura lieu l'ouverture du second tube dont les travaux de creusement sont terminés depuis plusieurs années.

Celui-ci m'a d'abord affirmé que l'ouverture à la circulation de ce second tube n'augmentera en rien la capacité du tunnel. Actuellement, il y a deux sens de circulation dans le tunnel historique. La voie France-Italie restera dans l'historique et la voie Italie-France passera dans la nouvelle galerie de sécurité transformée en voie de circulation. Donc toujours deux sens de circulation avec les mêmes contraintes de sécurité (150 mètres entre chaque véhicule et 300 mètres pour un autocar, les convois spéciaux de matières dangereuses

sont escortés à des horaires bien définis). Le seul avantage en termes de capacité est que, s'il y a une panne ou un accident dans un tube, théoriquement, dans l'autre, on continue à circuler. Mais le problème est qu'au départ, c'était une galerie de sécurité dont la largeur était étudiée pour que deux véhicules de secours puissent se croiser ! Décision a été prise de l'ouvrir à la circulation sans changer de diamètre. La largeur exacte, on ne la connaît pas, mais on suppose une voie de circulation pour les poids lourds et les voitures d'environ 3,50 mètres et une voie de secours de 2,50 à 3 mètres. Parfois, certains matériels sont si proches que des amortisseurs plastic ont été installés.

La voie de sécurité est si étroite que l'on a été obligé d'acheter des véhicules de secours spécifiques. Le diamètre étant plus petit par rapport au tube historique, la ventilation se fait moins bien c'est plus propice à des pannes ou des échauffements. Les services de secours ont fait rajouter de nombreux matériels. Le problème est que, si lors d'une panne ou d'un accident un poids lourd s'immobilise sans serrer à droite, surtout dans les courbes du tunnel, les véhicules de secours ne pourront pas passer. Dans ce cas, la deuxième voie de circulation du tube historique restée vide va servir de galerie de sécurité. Trente-quatre « rameaux » de sécurité entre les deux tubes ont été créés dont neuf «bypass» qui permettent aux véhicules de secours de passer d'un tube à l'autre. Le casse-tête pour les responsables en cas d'incident : « on envoie les secours dans la nouvelle galerie ou dans l'autre ? »

Responsable de beaucoup de problèmes, le ré-

seau informatique de la nouvelle galerie incompatible avec celui du tube historique ne serait d'ailleurs toujours pas au point.

J'ai cherché sur internet des vidéos de la galerie en question, il y en a avec des voitures de chantier qui circulent mais aucune avec des poids lourds de 4 mètres de haut .

Après réflexion, n'est-il pas plus dangereux de faire circuler voitures, bus et camions dans la galerie plus étroite que dans le tube à deux sens de circulation ?

Contestant la méthode, l'association Vivre et Agir en Maurienne, élus écologistes et lanceurs d'alerte s'étaient opposés à la transformation en voie de circulation. Les autorités ont-elles eu tort d'imposer cette décision ?

Article 15 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : «La société a le droit de demander compte à tout agent public de son administration.»

Est-ce à l'administration ou aux responsables et personnels de la SFTRF de prendre la responsabilité de l'ouverture ? Y a-t-il une autorité qui doit donner son feu vert ? Quelle est-elle ? Qu'en pense la sous-préfecture de Saint-Jean-de-Maurienne ?

L'opération était estimée à moins de 600 millions d'euros. Après ce changement de destination à combien s'élève la facture ?

Et vous, lecteurs de La Maurienne, qu'en pensez-vous ? Ce pourrait-il que les mêmes intérêts, les mêmes ingénieurs ingénieurs à l'origine de ce doublement, soient ceux en train de creuser le deuxième Lyon-Turin ?»