

10 ans après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc l'heure des bilans

Plus jamais ça

[Pas pour les mêmes raisons](#)

La catastrophe du tunnel du Mont-Blanc est symptomatique d'une société dans laquelle l'argent et la course au profit priment sur l'humain et l'environnemental. Le drame intolérable du tunnel a eu lieu car les autorités françaises et italiennes avaient délibérément choisi de sacrifier la sécurité de l'ouvrage et des usagers, afin de privilégier les recettes et les bénéfices. Les exercices de sécurité n'avaient même pas lieu, de peur de perturber la circulation et les véhicules roulaient souvent trop vite, pare-choc contre pare-choc, en toute impunité. Le 24 mars 1999, alors que l'alerte avait été donnée, les responsables du tunnel avaient continué à lancer des véhicules dans le tube en feu, pendant plusieurs longues minutes... Aujourd'hui encore, 42 tunnels restent des pièges mortels en cas d'accident, dont celui du Fréjus en Savoie. La liste est dressée par le journaliste Philippe Fourny dans son livre "L'incendie du tunnel du Mont-Blanc, chronique d'une catastrophe annoncée". Il est grand temps de replacer l'homme au coeur des préoccupations et des décisions. La course au profit ne peut plus, ne doit plus, être le seul moteur de notre économie.

Un trafic toujours inacceptable

[75% des camions de 1998 encore là en 2008](#)

La réalité n'est pas facile à regarder en face... Les souhaits des citoyens n'ont pas pesé lourd face aux demandes des lobbies économiques. La sécurité du tunnel du Mont-Blanc a été améliorée, mais pas suffisamment, et les promesses de ferroutage et de limitation du trafic ont bien vite été oubliées par les pouvoirs publics. Ce sont en moyenne 1660 camions qui traversent quotidiennement le tunnel (en 2008, tout comme en 2007). En 1998, alors que la situation était considérée comme explosive et les inquiétudes légitimes, 2200 poids lourds empruntaient le tunnel du

Mont-Blanc chaque jour en moyenne. Ces chiffres masquent bien évidemment des journées à fort trafic de pointe. La situation dans l'étroite vallée de Chamonix n'est pas plus acceptable aujourd'hui qu'avant la catastrophe et les pics de pollution reflètent les journées à fort trafic poids lourds.

Que demandions nous en 1999?

[Une redevance poids lourd pour financer le rail](#)

Après des années de lobbying associatif, la redevance (Eco-tax) est aujourd'hui inscrite dans la loi d'orientation du Grenelle de l'Environnement. Elle sera applicable à partir de 2011-2012, sur le réseau non-concédé. La loi Grenelle II doit encore fixer les détails de son application.

[L'amélioration du réseau ferré existant Mont Genis, Tonkin, Carpates, Sillon Alpin...](#)

Les travaux de mise au gabarit de la ligne historique du Mont Genis et de réhabilitation de la ligne des Carpates (Bellegarde - Genève) sont très avancés. Les travaux de modernisation du Sillon Alpin, dont l'électrification entre Valence et Montbélian, viennent de débuter. Seule la réhabilitation du Tonkin n'a pas été retenue. Lors du passage du Grenelle au Sénat, début 2009, il a été décidé que la politique ferroviaire s'appuierait en priorité sur la régénération du réseau puis sa modernisation. Une décision réaliste, loin des promesses de nouvelles lignes à grande vitesse qui demandent des années de débats et de négociations et qui, au bout du compte, ne voient pas toujours le jour.

[Le report modal de la route vers le rail](#)

La loi Grenelle I vient de fixer un objectif concret: la part de marché du non-routier et non-aérien devra passer de 14% à 25% à l'échéance de 2022, par rapport à 2006.

La non réouverture du tunnel du Mont-Blanc aux poids lourds en transit international

Cette ambition, qui était réalisable, n'a pas pu être atteinte, car les pouvoirs publics ne se sont pas donnés les moyens d'obtenir le report modal, pourtant ouvertement promis à la suite de la catastrophe. Les travaux ferroviaires se sont fait trop attendre, la construction du Lyon-Turin n'a pas eu lieu et aucune mesure de report modal n'est à ce jour encore appliquée.

Quel bilan?

Le combat des associations a contribué à faire évoluer les mentalités et les décisions et, surtout, il a permis d'éviter le pire (notamment le doublement du tunnel du Mont-Blanc). Les victoires sont minces et de nombreuses années de combat supplémentaires seront nécessaires pour qu'une diminution du transport routier soit visible sur le terrain. Toutefois, le changement de politique des transports commence à se faire perceptible au niveau décisionnel. Nous demandons une révolution, nous avons obtenu un embryon d'évolution.

La concession de l'ATMB prolongée

La RN205 sur le point d'être concédée

Les négociations entre les pouvoirs publics et l'ATMB sont sur le point d'aboutir et la route blanche, entre le Fayet et le tunnel du Mont-Blanc (RN205), va être concédée à la société des Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc. Elle ne sera pas transformée en autoroute, car une solution d'itinéraire gratuit alternatif n'a pas pu être trouvée, mais aura un statut de route express à 2x2 voies. L'ATMB a également obtenu l'allongement de sa concession jusqu'à la fin de l'année 2050, pour compenser le coût des travaux du tunnel du Mont-Blanc.

Doublement du Fréjus

Le tout-routier reste encore dominant

Parallèlement à toutes les ardeurs verbales en faveur du développement durable, le dinosaure du tout-routier continue à engendrer des décisions anachroniques. Ainsi, le Préfet de Savoie a signé la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la galerie de sécurité du Fréjus le 26 juin 2008. Galerie de sécurité qui sera en réalité un second tube de circulation, avec sa largeur de 8,20m, au lieu des 4,80m du projet initial et alors que celle du tunnel du Mont-Blanc ne fait qu'1,20m de large. Lors de l'enquête publique, malgré les 936 avis négatifs émis (sur 938), le commissaire enquêteur a rendu un avis positif. Dans son rapport, il préconise l'ouverture de la galerie à la circulation, ce qui jusqu'alors avait été

nié à maintes reprises par tous les promoteurs du projet. Un deuxième tube de circulation et toujours pas de galerie de sécurité sont donc programmés... pour la sécurité bien sûr.

La DUP attaquée par les associations

Les associations de Maurienne ont déposé une requête contre l'arrêté de DUP de la galerie auprès du Tribunal Administratif de Grenoble en août 2008. Certaines communes de Maurienne soutiennent cette démarche, ainsi que le réseau associatif, dont les associations du Mont-Blanc qui dénoncent la poursuite d'une politique des transports du passé. Le doublement du Fréjus est le nouveau symbole de la lutte contre le tout-routier dans les Alpes.

Montée à vélo du viaduc le 6 juin 2009

La route du tunnel rendue aux vélos

Une nouvelle édition de cette manifestation très conviviale aura lieu le samedi 6 juin. Réservez cette date pour venir nous rejoindre. Pour plus d'informations: www.arsmb.com

CPVH: nouveau site et adresse mail

www.cpvh.fr et cristallin74@free.fr

Le CPVH s'est doté d'un nouveau site Internet. Vous pourrez y lire des informations sur Marie-Jo Trappier, fondatrice du CPVH, qui a été emportée par une avalanche il y a un an, avec son époux Pierre – mes parents, lors d'une belle randonnée à ski. Veuillez noter la nouvelle adresse du site et la nouvelle adresse mail de l'association.

Pourquoi continuer?

On nous demande souvent pourquoi continuer un combat qui, semble t-il, ne sert à rien, puisque les camions continuent à circuler en montagne. Notre présence et nos interventions auprès des élus et des décideurs permettent de faire quelques pas dans la bonne direction et de contrer les demandes de nos adversaires. Point par point, nous proposons, nous expliquons, nous négocions quelques avancées au bénéfice des citoyens et de l'environnement. C'est un travail qui s'effectue loin des feux des projecteurs, un travail souvent ingrat et solitaire, mais indispensable.

Anne Lassman-Trappier

cristallin74@free.fr

Présidente CPVH www.cpvh.fr

Membre du comité d'ITE www.ite-euro.com

“Rien n'arrête une idée dont le temps est venu”.
Victor Hugo