

Du tunnel du Mont-Blanc au tunnel de Tende en passant par le tunnel du Fréjus. Retour sur vécu et expérience. Simon Metral , ARSMB

Le projet de percement d'un tube bidirectionnel au tunnel de Tende avec réfection de l'ancien à vocation sécuritaire, fait l'objet de campagnes destinées à « rassurer » les populations riveraines qui légitimement s'inquiètent d'un inéluctable appel d'air à trafics nouveaux importants de part et d'autre de l'ouvrage.

Nier le fait que ce trafic va augmenter considérablement et assurer que des mesures seront prises pour endiguer cette augmentation, c'est faire preuve de la plus profonde mauvaise foi.

Le constat est sans appel sur le territoire national et à fortiori sur les passages de l'arc alpin, toute infrastructure nouvelle engendre de nouveaux flux très dommageables pour l'environnement des vallées qui la desservent et pour la santé des riverains. Outre le fait qu'il faille amortir l'investissement et l'entretien, au fil des années l'infrastructure n'est plus au service des échanges commerciaux ou des déplacements, c'est le trafic qui se met à son service, pour des raisons de rentabilité et de développement.

Toutes promesses de maîtrise des flux, de maintien de l'alternat, de quotas de véhicules ne sont que leurres et forfaitures décisionnaires et ne valent que pour ceux qui les font. Les croire ne serait que naïveté et angélisme dommageables.

Au tunnel du Mont-Blanc, après la catastrophe de mars 1999, alors que ministres de droite et gauche avaient promis qu'aucun poids lourd ne franchirait le tunnel après sa réhabilitation, à sa réouverture trois ans plus tard, on a fait passer les voitures, puis des bus, puis des poids lourds en alternat, deux heures dans un sens deux heures dans l'autre, puis on a ouvert à tous véhicules en libre circulation malgré une opposition nombreuse et farouche de l'ensemble de la population et avec l'aide d'interventions policières violentes. Aujourd'hui le trafic ne cesse d'augmenter pour les VL avec des temps d'attente de 3 heures sur les deux plateformes, et s'il stagne pour les PL en transit (550 000 par an) ce n'est dû qu'à la conjoncture économique, ce qui fait que la menace du percement d'un second tube est bien présente dans un pays du Mont-Blanc dénaturé.

Au tunnel routier du Fréjus en Maurienne, dans le cadre d'une sécurisation de l'ouvrage, il s'est agi de construire une galerie de sécurité de 4,50m de large parallèle au tube, puis la galerie est passée à 8m, puis de vocation sécuritaire elle sera en définitive ouverte à la circulation en bitube monodirectionnel, alors que le ministre des transports M. Perben avait juré par tous les dieux, appuyé par tous les élus locaux, que cette galerie de sécurité ne serait jamais au grand jamais une voie de circulation.

Aujourd'hui les deux sociétés d'autoroutes qui gèrent ces deux infrastructures, ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) ont fusionné pour des raisons mercantiles et n'ont qu'un dessein, attirer de plus en plus de passages PL et VL.

Il s'agit donc de ne pas se laisser bernier par des promesses qui ne seront jamais tenues, ni par des enquêtes publiques, véritables faire-valoir à une fausse et hypocrite démocratie participative, ni par des pressions habiles du BTP qui présentent sur des élus trop souvent à sa botte.

Ce sont les citoyens qui doivent décider du devenir de leur cadre de vie et celui des générations futures: Veut-on une vallée de la Roya préservée aux portes du Mercantour, ou veut-on en faire un couloir à trafics aux nuisances insupportables, bruit, pollutions de l'air, de l'eau, atteintes paysagères, risques accidentogènes? Le retour sur expérience au Mont-Blanc et au Fréjus devrait à lui seul éviter le pire en d'autres lieux.

Simon Métral. Président de l'ARSMB.