

Du Gothard à la Méditerranée

La mise en accusation des tunnels routiers puis des poids lourds conduira-t-elle enfin chez nous aux solutions ferroviaires ?

La catastrophe du Mont Blanc en mars 1999 avait révélé à tous l'extrême dangerosité des longs tunnels alpins ; le récent accident du Gothard ¹ témoigne de celle, intrinsèque, des poids lourds et de leurs chargements.

Des circonstances exceptionnellement favorables (collision située à 1,5 kilomètre seulement d'un des portails d'entrée, creux de trafic), mais surtout le haut degré de sécurisation de l'ouvrage (le seul des longs tunnels disposant à la fois de quatre cheminées de ventilation, d'une galerie de service, de nombreuses plates-formes de retournement et surtout de refuges tous les 250 mètres communiquant chacun avec la galerie), ont restreint à une dizaine de victimes l'effet potentiellement catastrophique d'une collision frontale entre deux poids lourds chargés de produits hautement inflammables.

Ainsi, le Gothard, où ni les concepteurs de l'ouvrage ni ses gestionnaires (qui sont intervenus avec célérité et compétence) ne peuvent être blâmés, reste-t-il, dans le contexte alpin, une référence incontournable en matière de sécurité.

Améliorer la sécurité des autres tunnels alpins en service, c'est à dire leur adjoindre une galerie de service fonctionnelle comme au Gothard, coûterait beaucoup plus cher que la solution palliative et contestée retenue au Mont Blanc ², celle d'un cheminement dans une gaine de ventilation (dont on sait maintenant qu'elles peuvent s'effondrer en cas d'incendie violent).

Sécuriser ces ouvrages plus sûrement, c'est à dire doubler les galeries existantes, serait encore plus dispendieux et n'amenuiserait que localement les risques et nuisances engendrés par l'intense trafic de transit qui affecte l'ensemble des Alpes et plus encore les Alpes franco-italiennes, du Mont Blanc à Vintimille, où, sur chacun des itinéraires parcouru par des camionneurs au long cours, se succèdent dangereusement fortes rampes, virages, viaducs et tunnels.

Ce périlleux trafic de transit longue distance (plus de 60 % du trafic de l'A8 à Vintimille ³) pourrait être en partie détourné par voie maritime pour les flux circumméditerranéens et, plus largement, par voie ferroviaire pour le trafic continental.

Or, tandis que la route n'a cessé de bénéficier d'énormes investissements, la voie ferroviaire littorale restait figée dans les caractéristiques de sa mise en service (1859-1872) et le dernier né des franchissements alpins, la ligne du Col de Tende (inaugurée en 1928 puis reconstruite en 1979 sur sa section Vintimille-Cuneo), n'est toujours pas exploitée pour le fret.

Alors que 400 MF permettraient à la fois de rénover Nice-Sospel-Breil, de l'électrifier et de réélectrifier Vintimille-Limone, le nouveau contrat de plan Etat-Région prévoit d'investir le double (soit 800 MF ⁴) pour construire un nouveau tunnel routier à Tende sous le prétexte d'en sécuriser le franchissement ⁵.

Un tel projet constitue une bonne illustration d'un mauvais usage des fonds d'investissements. L'ouverture d'un nouveau tunnel aurait pour effet indiscutable de favoriser l'accroissement des transits de véhicules légers et de poids lourds dans la vallée touristique et fragile de la Roya, au détriment d'une ligne ferroviaire récente, capable non seulement de répondre aux besoins de la desserte locale mais encore de faire face à un large développement des liaisons régionales et interrégionales.

Une optimisation des ressources financières et le souci d'un développement équilibré et durable de cet axe devrait militer en faveur d'investissements *importants sur le rail et restreints sur le*

tunnel routier. D'ailleurs, la sécurisation de ce dernier peut économiquement s'effectuer de manière graduelle, d'abord sans doute par la création d'une plate forme de retournement médiane ⁶ et, ensuite, par réalésage phasé de l'ouvrage, ainsi que le Directeur général de l'ANAS (Direction des routes italienne) ⁷ l'avait proposé à Cuneo le 27 février 1999 au colloque de la SITRACI ^{8 9}.

Cette solution, assortie d'une circulation en alternance pour les poids lourds du trafic local et les autocars, peu péjorative en raison de la modicité relative du trafic, permettrait de dégager des crédits d'investissements indispensables pour sécuriser le reste de l'itinéraire.

La maîtrise des trafics routiers ne doit pas être contrecarrée par des investissements aussi inopportuns que dispendieux ; elle doit se fonder, comme en Suisse avec la RPLP (redevance proportionnelle à la prestation), sur la perception de redevances destinées à compenser les énormes coûts externes engendrés par la route et à financer les investissements ferroviaires indispensables pour rééquilibrer les trafics.

Perçues à Vintimille comme à Tende, ces redevances contribueraient à financer, au nord, la réalisation dans l'urgence du tunnel de base du projet Lyon-Turin (solution rationnelle et d'avenir pour la traversée ferroviaire des Alpes), à Tende, la valorisation fret de la ligne, et, sur le littoral, la mise à trois voies entre Cannes et Nice ¹⁰, la réouverture/modernisation de la ligne Carnoules-Gardanne offrant une liaison directe entre Nice et Aix-en-Provence et un gain de $\frac{3}{4}$ d'heure aux liaisons Nice-Paris, et, enfin, la réalisation d'un premier barreau "saute Estérel" de la future ligne à grande vitesse, ces deux dernières réalisations devant rapprocher Nice du reste de l'hexagone et, conjointement, desserrer les contraintes d'acheminement du fret .

La catastrophe du Mont Blanc aura épargné à la Côte d'Azur la percée du Mercantour que sa démesure (1 km de plus que le Gothard, le plus long tunnel alpin) aurait rendu sécuritairement incontrôlable.

L'accident du Gothard, pour sa part, doit désormais faire prendre conscience des nuisances et risques croissants générés par les circulations poids lourds traversant notre région sans contrepartie, et de l'urgente nécessité de les juguler.

La maîtrise de ces trafics passe à la fois par des mesures dissuasives, par un renoncement aux investissements routiers "de confort", et par une stratégie prioritaire d'investissements lourds en faveur du rail. C'est à ces conditions que les retards, tant structurels que culturels, de la Côte d'Azur en matière de transports et déplacements pourront commencer à se résorber pour déboucher sur un aménagement enfin rationnel et durable de notre précieux territoire.

Jacques Molinari ¹¹

¹ le 24 octobre 2001

² coût total des travaux de reconstruction/sécurisation : 2 milliards dont 80 % consacrés à la sécurisation

³ en dépit du basculement total du trafic du Mont Blanc sur le Fréjus routier, Vintimille, dont le trafic croît au taux de 5 % l'an, continue en 2000 à détenir le record du trafic de transit (origines-départs hors de France) avec 7,9 Mt contre 6,9 Mt au Fréjus

⁴ soit près de 25 fois le montant alloué à la modernisation de la section de ligne Nice-Sospel-Breil (30 MF)

⁵ l'ouverture des travaux de reconnaissance de tracé a été annoncée le 18.10.01 par la Préfecture des A.-M.

⁶ à mi-parcours de cette galerie de 3186 mètres

⁷ qui disposait alors des crédits nécessaires à l'exécution, sans interruption de la circulation, d'un tronçon expérimental de 250 mètres

⁸ *Società italiana per il traforo del Ciriega Mercantour* (à l'origine du projet autoroutier du même nom)

⁹ proposition à laquelle s'étaient alors catégoriquement opposés MM. Patrick Allemand, Vice-président du Conseil Régional et le Sénateur-Maire de Tende José Balarello, partisans d'un nouveau tunnel

¹⁰ déjà prônée il y a plus de vingt ans, en juin 1980, dans un numéro spécial du Patriote

¹¹ secrétaire scientifique du *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (47, avenue Cernuschi ; Menton ; mél : gir.maralpin@wanadoo.fr)