



CIPRA
VIVRE DANS
LES ALPES



Environn'MontBlanc



Vivre et
Agir en Maurienne

Communiqué de presse

27 novembre 2014

www.frapna.org

Fin de percement au tunnel autoroutier du Fréjus : la galerie de sécurité sera un second tube de circulation

La sécurité a servi d'alibi pour faire accepter la construction d'un second tube qui augmentera en réalité la capacité de l'infrastructure.

La nécessité d'avoir un tube dit de sécurité, parallèle à un mono tube de circulation bidirectionnelle, peut être justifiée. Le gabarit d'un tube de sécurité (et de service) ne doit permettre que le passage de véhicules de secours soit un diamètre maximum utile de 4,80 m comme celui entre les deux tubes du tunnel sous la Manche. Or, le nouveau tube au Fréjus a un diamètre de 8 m ! Cette dimension a clairement été pensée dès le début pour créer un **second tube de circulation** comme l'avaient pressenti et dénoncé les Associations de Protection de l'Environnement à l'époque de l'enquête publique¹.

La preuve en est désormais faite : le maître d'ouvrage, la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), a annoncé la transformation de la prétendue galerie de sécurité en un second tube de circulation sur une voie dès 2019. Certes, simultanément, il n'y aura plus qu'une seule voie dans le tube historique au lieu de deux, mais pour combien de temps ?

Il ne restera ensuite plus qu'un pas à franchir pour que ces tubes soient exploités en 2 x 2 voies quelques années plus tard, d'autant plus que techniquement cela sera possible et que la tentation sera très forte pour la SFTRF, très déficitaire, d'attirer davantage de trafic et de revenus, en augmentant les capacités de l'ouvrage.

La mise en service du deuxième tube entrainera donc une augmentation du trafic routier, ce qui est contraire au protocole « Transport » de la Convention alpine, traité international ratifié par le Parlement français.

Simultanément, le transfert des marchandises sur la ligne ferroviaire historique Ambérieu-Modane-Turin stagne alors que l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine) attend, depuis de nombreuses années, son passage en phase opérationnelle, pour un décuplement de ses capacités et son développement depuis l'Est Lyonnais. Nous rappelons que cette ligne ferroviaire historique est modernisée et au gabarit GB1 depuis 2010 afin que la quasi totalité des remorques des camions puissent être chargées sur des wagons surbaissés de type Modalohr, comme cela se fait déjà dans le cadre de l'autoroute ferroviaire expérimentale entre Aiton (France) et Orbassano (Italie).

A l'heure de la menace du dérèglement du climat et de l'absolue nécessité de la transition énergétique, comment peut-on encore réaliser des ouvrages routiers favorisant toujours plus d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques nocifs à la santé humaine ?

Contacts presse :

Jean-Paul LHUILLIER / 06 81 62 20 80

¹ Cf. notamment contribution de la FRAPNA Savoie du 14/12/07, positionnement de Mountain Wilderness sur ce sujet devant le Comité de massif des Alpes et position des Amis de la Terre en décembre 2007