

# fiche documentaire

5

## TRAVERSER LES ALPES : LA FRAGILITÉ DES PASSAGES



Le franchissement des massifs montagneux par le trafic marchandises passe par des périodes de prise de conscience, d'études, de crises et enfin de décisions.

➤ On constate :

- **Un doublement probable entre 2000 et 2020** du tonnage transporté à travers les Alpes, compte tenu, entre autres, de l'élargissement de l'Union européenne ;

- Des accidents, incidents et tensions locales : les vallées alpines acceptent de plus en plus mal au quotidien de supporter bruits et pollutions, et de voir les promesses laminées par des convois ininterrompus de poids lourds européens de 40 tonnes.

➤ Tout bouge, mais lentement. On veut « gommer » la montagne en creusant des tunnels à basse altitude. Cela suppose des négociations, des accords bilatéraux, soit pour la liaison Transalpine Lyon – Turin, 10 à 15 ans de travaux, des moyens financiers (près de 7 milliards d'euros pour le tunnel principal international).

➤ L'avantage en serait évident : protection des vallées, ouvrages sécurisés, redémarrage du transport ferroviaire de masse dans le chassé-croisé route/rail. Après les tunnels d'altitude, voilà **les tunnels de base.** Face aux cols, on propose des routes stratégiques et autoroutes. Face aux ensembles routiers de 40 tonnes, on propose le transport combiné « classique », le container, la « route roulante ». La profession des transporteurs est guidée par la règle industrielle du « juste à temps » et sur ce terrain le rail pourrait paraître battu.

➤ Il devient alors nécessaire de dépasser le cadre politico-économique des pays alpins

pour se situer dans la perspective de **nouvelles liaisons transeuropéennes** et dans l'ambition d'une politique globale de transports plus équilibrée. Pour l'instant, la voie paraît libre : le Livre Blanc de la Commission Européenne et le rapport Van Miert privilégient le rail pour le transport du fret. Ce programme sera un travail de longue haleine. C'est pourquoi, à côté de grands travaux, il faut s'attacher à **régler sans attendre une foule de différences techniques** : arrêt aux frontières, signalisations, gabarits, courants d'alimentation électrique, autant de spécificités nationales. C'est le rôle de **l'Agence ferroviaire européenne**, installée en 2005. Pour s'ouvrir à un trafic régulé, il faut passer d'un ferroutage « soulagement partiel » à un transfert modal intelligent et efficace.

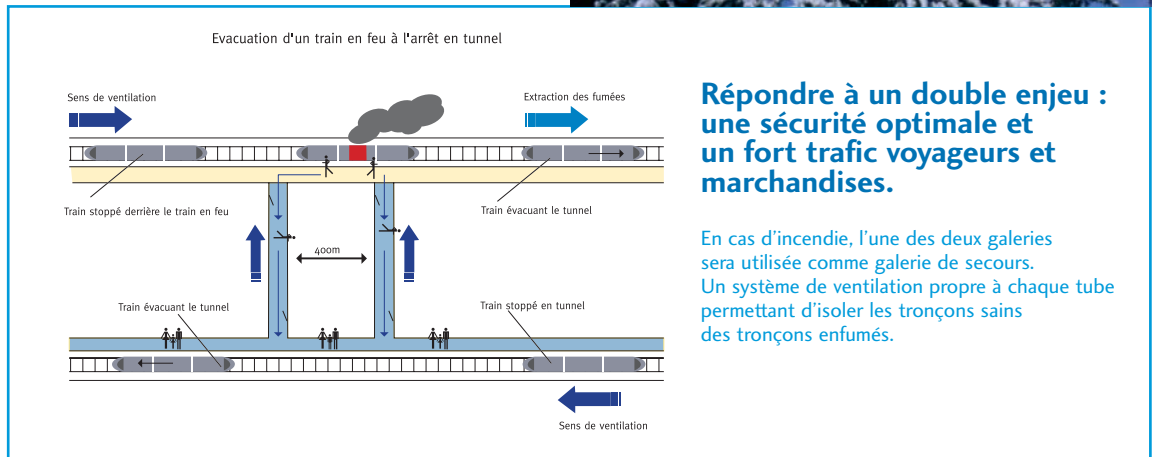
➤ Les Suisses appliquent les programmes « rail 2000 » et N.L.F.A., même si le coût est particulièrement onéreux. La France, l'Italie, l'Autriche, à force de volte-face, d'études, de compromis, risquent d'échouer si elles ne prennent pas à temps les décisions qui s'imposent.

Plus de trains pour moins de camions ? Le point essentiel n'est-il pas ailleurs et ne s'agit-il pas d'un faux débat. Il faut conserver à l'esprit que 85 % de transports routiers sont réalisés sur moins de 200 kilomètres, et que, même efficace et compétitif, le seuil de pertinence du rail ne s'impose que pour des distances supérieures à 500 km (seule exception : le franchissement des obstacles naturels).

Utiliser le train pour transporter des véhicules routiers n'est pas nouveau. Dans les années 1840, le chemin de fer de Paris à Orléans chargeait diligences et calèches impériales sur des wagons plats à l'aide de portiques...

## LA FRAGILITÉ DES PASSAGES

Dans l'accord signé le 5 mai 2004 (Mémorandum), la France et l'Italie se sont engagées à « mener une politique forte visant à favoriser le report modal de la route vers le rail à travers les Alpes ».



### CHRONOLOGIE : INCENDIES DE TUNNELS EN EUROPE

**4 juin 2005** - FRANCE : Un incendie s'est déclaré sous le tunnel routier du Fréjus, dans la partie française du tunnel qui relie Modane en Savoie, à la ville italienne de Bardonecchia, en région Piémont. Cet incendie du moteur d'un poids lourd transportant des pneumatiques a provoqué la mort de 2 personnes.

**6 août 2003** - SUISSE : Un grave incident intervient dans le tunnel du Saint-Gothard. Le tunnel a été fermé en direction du Sud. Après l'incendie d'un camion qui a débuté à l'intérieur du tunnel, et qui s'est poursuivi à l'extérieur...

**24 octobre 2001** - SUISSE : Un accident provoqué par la collision entre 2 camions a embrasé le tunnel routier du Saint-Gothard, situé sur le principal axe autoroutier nord-sud du pays, et a causé la mort de 11 personnes.

**29 mai 1999** - AUTRICHE : Un incendie a eu lieu dans le tunnel routier des Tauern, entraînant la mort de 12 personnes. Il a été provoqué par un poids lourd entré en collision avec 5 voitures.

**24 mars 1999** - FRANCE : Un gigantesque incendie dans le tunnel du Mont-Blanc cause la mort de 39 personnes. L'incendie, provoqué par un camion, s'était déclaré au milieu du tunnel qui relie la France à l'Italie.

La polémique a gagné toute l'Europe, où « ces voies à risques » sont beaucoup trop concentrées avec une faiblesse majeure : un seul tube où les véhicules se croisent dans les 2 sens. Ainsi, on retrouve une certaine fragilité et démesure des échanges à travers les Alpes : il faudrait pourtant arriver à les franchir d'une façon intelligente, à éviter les « trop-pleins ». Alors, on se tourne vers le rail.

Pourtant, la difficulté première est que les gabarits des trains et des camions ne sont pas immédiatement compatibles : il faut soit tout « recreuser », tout « rehausser », tout « soulever », soit des wagons spéciaux... En dépit des progrès réalisés, le transport rail/route ne représente qu'une bien petite partie du transport routier de marchandises. On en parle beaucoup plus que l'on en décide.

Les exploitants ferroviaires, conscients des enjeux, commencent à réagir... En 1996, on assiste à l'incendie d'une rame dans le tunnel sous la Manche, néanmoins l'adoption des tunnels à deux tubes diminue notablement les risques.