

Tunnel ferroviaire du Montgenèvre :

maillon manquant... ou « grand projet inutile » ?

Le Président de Région, Christian Estrosi, veut relancer la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. La seule présentation aboutie de ce projet date de 2003 (7), avec deux objectifs : le transport de voyageurs et le ferroutage à travers les Alpes du Sud. On ne sait pas encore s'il y aura un nouveau projet, ni s'il sera tenu compte de l'étude « ARCADIS » (8) commandée par l'ancien Conseil Régional. Quel projet, avec quels financements, quel soutien côté italien ? Les questions sont nombreuses...

Des TGV à Gap... par l'Italie ?

C'est ce que certains nous font miroiter. En rejoignant le Lyon-Turin à Susa, les voyageurs pourraient gagner du temps pour se rendre à Lyon et à Paris (respectivement à 1h10 et 3h de Susa-TGV... en 2029). D'où l'idée de liaisons directes vers Briançon, Montdauphin et, pourquoi pas, Gap.

Mais ce qui pourrait être intéressant pour les Briançonnais (et Argentiérois) et pour les vacanciers se rendant à Serre Chevallier l'est

« le défilé des trains lourds, transportant souvent des matières dangereuses, génère d'importantes nuisances sonores, des risques d'accidents et de pollutions. Et le défilé des camions vers les tunnels routiers et les plates-formes de ferroutage pollue gravement l'air dans les vallées alpines »

beaucoup moins pour le reste des Hautes-Alpes, qui a plutôt intérêt à l'amélioration des liaisons vers Grenoble et Valence-TGV : malgré le mauvais état de la voie ferrée entre Veynes et Valence, on tombe à 5h20 actuellement pour se rendre de Gap à Paris. Et ces liaisons sont vitales pour nos trains de nuit. Par ailleurs, pour le transport de voyageurs entre la France et l'Italie du Nord, le Montgenèvre perd beaucoup de son intérêt avec le Lyon-Turin et la LN PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) que certains prévoient de prolonger

vers l'Italie (2).

Et surtout, même si certains utilisent le transport de voyageurs comme « argument de vente », il ne faut pas oublier que ce tunnel est surtout conçu pour le ferroutage du fret international : le gabarit est prévu pour des poids lourds chargés sur wagons et la pente de la ligne doit permettre la circulation de trains lourds (7).

Les financements escomptés (Régions, États, Europe...) se feront principalement au titre du transport de marchandises entre Marseille-Fos et Turin, mais aussi au titre du RTE-T (Réseau TransEuropéen de Transport) sur la liaison Lisbonne-Kiev. Le Piémont et la Lombardie sont très intéressés par un accès direct au port pétrolier de Fos et aux zones de stockage de Manosque (1). On peut donc s'attendre à un transit important de matières dangereuses ; on parle d'un pipe-line passant par le tunnel, mais cette solution poserait elle aussi beaucoup de problèmes.

Pourquoi du fret par chez nous ?... Parce qu'on n'en veut pas ailleurs !

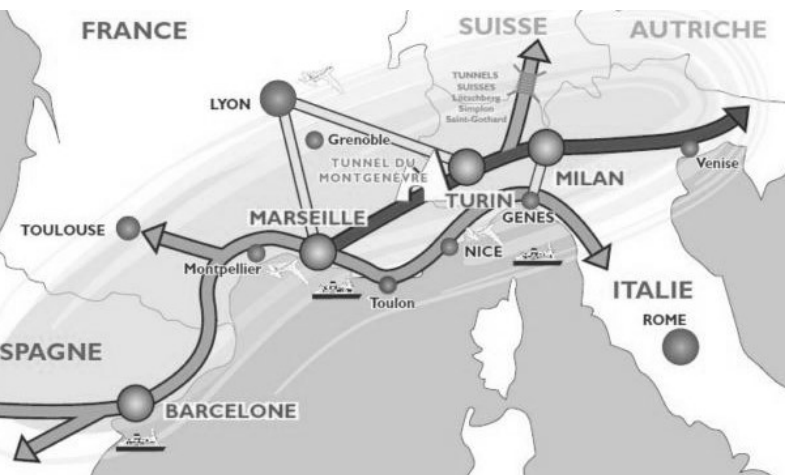
La vallée du Rhône, nous répète-t-on, est saturée, et « ça coince » pour le passage des camions à Vintimille.

Les liaisons vers l'Italie sont nombreuses et sous-employées dans le nord des Alpes, mais, nous explique Marc Réverchon, Président du Conseil de Développement du GPMM : « *Le port de Marseille-Fos ne peut considérer comme acceptable que les trafics de l'Arc Alpin soient obligés de remonter jusqu'à Lyon pour franchir les Alpes, ce que les populations riveraines n'accepteront pas* » (2)

En effet, le défilé des trains lourds, transportant souvent des matières dangereuses, génère d'importantes nuisances sonores, des risques d'accidents et de pollutions. Et le défilé des camions vers les tunnels routiers et les plates-formes de ferroutage pollue gravement l'air dans les vallées alpines.

Le passage par le nord des Alpes n'est pas le plus logique vers l'Italie depuis la péninsule ibérique ou Marseille.

Mais le passage par la Côte d'Azur semble incompatible avec la tranquillité des habitants et la préservation des sites touristiques. La LN PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) acheminera les TGV et certains trains régionaux de voyageurs, mais n'acceptera pas le transport de marchandises. Et il



L'objectif est déclaré : Hautes-Alpes, voie de passage pour les flux de marchandises internationaux.
Source: Agence d'urbanisme de Marseille.

n'est pas prévu de fret international sur la ligne classique (qui sera pourtant libérée

d'une partie du transport des voyageurs) : cette ligne devrait se limiter à des dessertes locales. C'est ce que regrette FNE PACA (France Nature Environnement), en mai 2013, dans son positionnement sur la nouvelle ligne ferroviaire Marseille Nice (3) : « Fret ferroviaire traité à la marge » (c'est le moins qu'on puisse dire). Et FNE conclut dans un chapitre sur la « Relation France-Italie » : « ...la réalisation d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre reste un élément de réponse crédible aussi bien à propos du désenclavement global de PACA que du traitement des flux routiers de marchandises en transit à Vintimille. » Aucune autre solution que le Montgenèvre n'est évoquée !

Nous sommes victimes d'un double chan-

tage : « Si vous ne voulez pas du tunnel, vous aurez encore plus de camions sur les routes » et « ce projet est le seul moyen d'obtenir la modernisation de la ligne des Alpes ». Nous n'aurions donc pas d'autre choix ?

Le ferroutage : un appel d'air pour les camions

C'est Jean-Louis Amato, un professionnel du transport routier (PDG d'Amato Transports), qui nous le dit (1). Selon lui, le tunnel sous le Montgenèvre « donnera du souffle à la route ». « Je serai heureux de mettre mes caisses sur des wagons, surtout des dangereuses. J'ai été un des premiers à dire que l'avenir de la route c'était le rail. »

Confrontés à des obstacles naturels, les transporteurs routiers chargent volontiers leurs camions sur des trains... pour reprendre la route dès que possible. C'est le cas avec les navettes de ferroutage sous la Manche, ou dans les régions montagneuses des Alpes...

Chez nous, le ferroutage est prévu sur 175 km entre Chorges (on parle même de Montdauphin, pour éviter le réalésage des tunnels le long du lac de Serre-Ponçon) et Orbassano, près de Turin, avec un tunnel de 25 km entre Briançon et Oulx. Il est question de 100 trains par jour (deux sens réunis), dont 40 à 60 navettes de ferroutage (7). Ces trains traverseraient Embrun et L'Argentière (qu'en pensent

« Il est question de 100 trains par jour (deux sens réunis), dont 40 à 60 navettes de ferroutage. Ces trains traverseraient Embrun et L'Argentière »

les maires ?) et la plate-forme de ferroutage à Chorges générerait des nuisances importantes (bruit et pollution) avec le va-et-vient des camions et le chargement des trains.

Il faudra, bien sûr, prolonger l'autoroute depuis Tallard par la vallée de l'Avance, avec l'impact qu'on peut imaginer sur cette vallée et

la pollution de l'air provoquée par le défilé des camions.

« Oui mais, nous dit-on, il y a un phasage du projet, pour étaler les investissements dans le temps. A terme, on chargera des trains de marchandises à Marseille-Fos ou ailleurs pour faire du vrai fret ferroviaire. »

Sauf que cela suppose l'aménagement et l'électrification de toute la ligne des Alpes, avec également le « shunt de Veynes » (liaison directe entre Sisteron et Gap) (8), des chantiers

« Nos territoires sont en passe de devenir des plates-formes logistiques où transitent à longueur de journée, dans un sens et dans l'autre, des camions transportant peu ou prou la même chose »

considérables et qui amènent deux questions : à quelle échéance, et qui financerait si le ferroutage depuis Chorges est en place et fonctionne, raccordé à une autoroute qui est loin d'être saturée pour le moment ?

De toutes façons, même si c'est pour gagner 100 km entre Marseille et Turin, ce défilé de trains de fret n'a pas sa place en haute Durance. Surtout que pour essayer de rentabiliser les investissements, on cherchera à augmenter la fréquence des trains, leur longueur (limitée pour l'instant à 550 mètres sur le réseau italien) (1) et le tonnage transporté.

Et nous n'avons pas fini de voir défiler des camions, le passage par le col représentant une solution plus souple et moins coûteuse qu'un ferroutage jusqu'à Turin, en particulier pour les entreprises locales de transport routier (seules autorisées depuis 2003 pour les poids lourds de plus de 26 t). Des camions, il en faudra également pour évacuer les déblais générés par le percement du tunnel (entre 2,2 et 3,1 millions de m³) (8) ; des déblais qu'on mettra où ?

Un tunnel : pour transporter quoi ?

« Notre économie mondialisée est pour partie une économie de l'absurde. » C'est ce qu'écrivent Elisabeth Laville et Arnaud Florentin, du cabinet Utopies (4), avant de poursuivre : « Pour un même secteur, et parfois pis encore pour un même type de bien ou de service, nous exportons la majorité de ce que nous produisons alors que, dans le même temps, nous importons la majorité de ce que nous consommons ... Nos territoires sont en passe de devenir des plates-formes logistiques où transitent à longueur de journée, dans un sens et dans l'autre, des camions transportant peu ou prou la même chose ».

Ce système absurde se justifie par la recherche d'une main-d'œuvre bon marché et est possible grâce au dumping social dans le domaine du transport.

On n'hésite pas à faire voyager des matières premières, des ingrédients ou des pièces détachées sur des centaines, voire des milliers de kilomètres. C'est le cas, par exemple, dans l'industrie automobile ou l'agroalimentaire, le surcoût généré par ces acheminements successifs étant répercuté sur le consommateur final. Et ce n'est pas parce que c'est ferroviaire que c'est bon pour la planète : trains de charbon dans de nombreux pays, trains de produits pétroliers et, peut-être bientôt chez nous, trains chargés de bois des pays de l'est pour la centrale à biomasse de Gardanne...

Aliments pour bétail, viande...et animaux vivants.

L'élevage est un exemple révélateur des dérives et des absurdités du système. L'alimentation pour le bétail fait souvent des milliers de km (par exemple le soja d'Amérique du sud), de même que la viande elle-même (agneau de Nouvelle-Zélande, entre autres...). Le « jeu de piste » est parfois difficile, comme l'ont révélé les scandales autour de la viande de cheval ... Lieu de naissance, lieux d'élevage et d'en-

graissement, lieux d'abattage, de découpe, de transformation, puis circuits de commercialisation : traçabilité et transparence ne sont pas toujours au rendez-vous.

Et la cruauté se rajoute souvent à l'absurde (pas seulement dans les élevages industriels et les abattoirs).

Audrey Garric, en septembre 2016, a publié un article (5) sur le transport d'animaux vivants, en particulier de vaches gestantes et de jeunes veaux vers la Turquie pour engraissement et abattage : des transports par camions dans des conditions épouvantables. Nous apprenons que 80 000 bovins français ont été exportés vers la Turquie en 2015, et que 498 000 veaux sevrés seraient partis pour l'Italie dans les sept premiers mois de 2015, avec, dans ce cas, une partie du transport par bateau, sans qu'on sache pour autant si les animaux sont mieux traités...

Il faut re-lo-ca-li-ser !

Confrontés à un fret international qu'on ne sait plus où faire passer, notre démarche ne doit pas être d'accompagnement (en espérant limiter les dégâts), mais de rupture. Nous devons changer notre logiciel.

« ... produire sur place ce que nous consommons n'est pas un « repli sur soi », mais une rupture avec un modèle productif devenu absurde... Si l'autonomie totale n'est ni souhaitable ni envisageable, ... un travail sur l'autonomie optimale des territoires doit être envisagé. » (4)

Circuits courts s'appuyant sur une agriculture paysanne et biologique, respectueuse de l'environnement et du bien-être animal, exploitation forestière durable (préservant les écosystèmes forestiers), filières locales de transformation, artisanat et petites industries non polluantes utilisant une énergie renouvelable produite localement... Les pistes sont nombreuses et des réalisations existent déjà.

Il faudra reconstruire une desserte fret locale (wagons isolés, transport combiné) pour acheminer nos produits, mais aussi, par exemple, pour ravitailler la grande distribution dont les camions encombrant les routes. Le transport par voie ferrée des eaux de Chorges, abandonné récemment

(2009), est un exemple de ce qu'il est possible de faire.

Dans cette optique, le réseau ferroviaire de l'étoile de Veynes est fondamental. Et il est scandaleux de contester la rentabilité de ces lignes (et les quelques dizaines de millions d'euros nécessaires) alors que, dans le même temps, on est prêt à investir des milliards d'euros dans un tunnel à la rentabilité incertaine, « pas envisageable avant une cinquantaine d'années d'exploitation » (6) (8).

L'avenir pour nos territoires, c'est la modernisation des lignes de l'étoile de Veynes, l'amélioration des services, avec la réouverture de gares et de points d'arrêt. Pour compléter nos relations avec les territoires voisins (Haute Provence, Drôme, Isère...) nous devons également réfléchir à des solutions raisonnables et intelligentes pour renforcer les liens avec nos voisins italiens, pas seulement pour prendre un TGV pour Paris, ni pour faire passer un fret international sans intérêt pour nos vallées.

Jean-Noël Texier.

(1) Cahier du Sétumont n° 4, février 2011, « Tunnel du Montgenèvre, un axe complémentaire au RTE existant », par Jean-Pierre Huchon (NosterPaca).

(2) Cahier du Sétumont n° 4, février 2011, avis du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) sur l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

(3) disponible sur le site de FNE PACA

(4) « Il faut réenraciner l'économie dans nos territoires », www.lemonde.fr, le 11 janvier 2017

(5) « Le calvaire des animaux transportés sur des milliers de kilomètres jusqu'en Turquie », sur www.lemonde.fr

(6) « La percée sous le Montgenèvre ne sera pas rentable », Dauphiné Libéré, 7 décembre 2015

(7) « Le projet du tunnel ferroviaire du Montgenèvre », Rapport de synthèse de novembre 2003 (Conseil Général des Hautes Alpes et Provincia di Torino)

(8) « Percée ferroviaire du Montgenèvre et ses itinéraires d'accès », étude publiée par le bureau d'études ARCADIS en novembre 2013, pour le compte de la région PACA

Pour aller plus loin :

Les cahiers du Sétumont (Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre) sur www.setumont.eu

Article d'Attac: local.attac.org/attac05nord/, « il faut refuser le tunnel sous le Montgenèvre », 5 janvier 2014