

# Incendie du tunnel du Fréjus : la politique des transports en question

Daniel Blache (\*)

**A**près la tragédie du tunnel du Mont-Blanc en 1999, qui avait fait 39 morts, après les 7 morts causées par deux accidents distincts impliquant des poids lourds, dont l'un a provoqué un incendie dans le tunnel du Fréjus, nous sommes plus que jamais confortés dans notre volonté d'exiger une autre politique des transports.

En premier lieu, il faut reconsidérer le plan fret de la SNCF qui a mis plus de 200 000 camions supplémentaires sur les routes en 2004. Ce plan, qui vise à redresser à l'horizon 2006 une activité fortement déficitaire et ouverte à la concurrence, se traduit par une réduction de l'activité qui accroît l'engorgement des routes. Or, le transport routier est responsable de 83% des coûts externes engendrés, ceux-ci étant évalués à 650 milliards d'euros chaque année.

Ils ont augmenté de 12% entre 1995 et 2000 et représentent plus de 7% du PIB européen.

De plus, le protocole de Kyoto qui est entré en vigueur, le 16 février 2005, engage les pays développés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 5% en 2012. Il faut stopper, de toute urgence, l'attitude suicidaire et criminelle de l'Etat par son désengagement massif vis à vis du transport combiné, ainsi que celle de la SNCF au travers de son plan de casse du fret ferroviaire. Plus que jamais, nous mesurons la pertinence de la réalisation de la liaison transalpine Lyon-Turin, décidée en janvier 2001 par les États français et italien, sous le Gouvernement précédent. Nous déplorons une nouvelle fois le coup de frein mis par l'actuel Gouvernement au sujet de cette infrastructure au travers d'atermolements et de retards successifs dans la concrétisation des accords des différents sommets franco-italiens.

Nous attendons toujours la confirmation du protocole d'intention signé le 19 mars 2002 par l'Etat, la SNCF, RFF, le Conseil Régional et différentes collectivités de Rhône-Alpes prévoyant la réalisation et le financement de la ligne voyageurs entre Lyon et Chambéry, le tunnel dédié au fret sous le massif de Chartreuse et l'électrification de la ligne Gières-Montmélian (nous avons déjà deux ans de retard !).

Nous attendons toujours le bouclage financier pour la réalisation du tunnel franco-italien de 53 kms. Lors du mémorandum du 5 mai 2004, les deux États français et italien avaient signé un engagement d'augmenter leur contribution au budget de l'Union Européenne pour la période 2007/2013 en complément des 20% du financement européen. Nous avons pris plusieurs mois de retard pour les études complémentaires sur l'itinéraire fret dans le Nord Isère.

Nous restons également vigilants sur la décision qui doit intervenir pour la localisation de la future plateforme multimodale autoroute ferroviaire en sachant que le PCF réaffirme que le site de Leyment dans l'Ain, près du nœud ferroviaire d'Ambérieu, est l'endroit le plus stratégique.

Enfin, il est regrettable que nous soyons dans l'incapacité d'absorber plus de navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine sur la ligne actuelle à cause des retards pris pour la mise au gabarit «B+», dus en grande partie au gel des crédits de l'Etat pour le Contrat de Plan Etat/Région 2000/2006, même si la découverte d'amiante côté italien a également retardé les travaux.

**Nous avons besoin d'une autre politique des transports avec un réel rééquilibrage de la route vers le ferroviaire.**

L'objectif de la liaison transalpine Lyon/Turin, tracée en 2001 par J.-C. Gayssot, Ministre des Transports visait à quadrupler le trafic ferroviaire entre la France et l'Italie, à passer de 10 à 40 millions de tonnes, dont un tiers assuré par le ferroutage, ramenant les parts de marché entre la route et le fer à 50/50; Cet objectif est plus que jamais d'actualité. Pour accompagner le développement du ferroviaire par des financements nouveaux, le Parti Communiste propose la création d'un pôle financier public réunissant des institutions financières publiques et parapubliques dont la Caisse des dépôts et consignations.

Sa capacité de financement pourrait s'appuyer sur l'épargne populaire et devrait être prioritairement utilisée à des investissements sur le long terme. Ces réalisations et leur gestion pourraient être financées par des crédits à bas taux d'intérêt pour des durées longues, échappant en partie aux contraintes de rentabilité financière. Elles engageraient ainsi l'ensemble de la collectivité à leur réussite. Cela serait d'autant plus justifié que les conditions nécessaires au développement des territoires sont à considérer comme relevant de l'intérêt collectif européen, national et régional.

Le financement de la liaison Lyon-Turin peut être l'occasion d'amorcer cette construction qui ferait sauter le verrou des contraintes financières actuelles. Cela ne serait pas bien vu des marchés financiers ? Sans doute. Mais n'est-il pas temps de leur poser quelques limites ?

D'autres ressources peuvent être sollicitées par une nouvelle fiscalité auprès des bénéficiaires du transport fret ferroviaire. C'est donc une bataille ambitieuse que nous devons mener dans les semaines et mois à venir. ■

(\*) Syndicaliste, militant du PCF