

Un laboratoire du risque : la vallée de Chamonix

***Un entretien
avec Michel Charlet,
maire de Chamonix
Propos recueillis
par Vincent Jacques le Seigneur***

La renommée internationale de Chamonix attire un nombre toujours croissant de skieurs et d'alpinistes. La vallée ouvre aussi, avec le tunnel du Mont-Blanc, l'accès à l'Italie. Ce site naturel d'une grande beauté, aux pentes abruptes et au climat sévère, concentre donc de nombreux risques d'origines naturelle - avalanches, inondations...-, ou humaine - accidents sportifs et routiers - qui en font un laboratoire du risque grandeur nature. Le témoignage de Michel Charlet, maire de la cité alpine depuis vingt ans, à partir de quatre dossiers : les avalanches, les inondations, les secours en montagne et la gestion du tunnel international.

Les avalanches, un risque ancestral

Quatre ans après l'avalanche de Montroc, qui fit douze morts, quelles leçons avez-vous tirées ?

J'ai revu l'occupation du sol (PLU) pour rendre inconstructible le secteur. Mais il faut préciser que si les accidents

sont fréquents en altitude, de telles catastrophes sont heureusement exceptionnelles dans la vallée (1). D'un point de vue technique, cela correspond à un événement rare qui a vu une première avalanche de haute altitude partir à plus de 2 800 mètres d'altitude, frapper le milieu d'un couloir et déclencher ainsi une seconde coulée d'une grande

puissance qui, après s'être engouffrée à près de cent kilomètres à l'heure entre les villages de Montroc et du Tour (1 450 m), traversa la vallée. Ce phénomène n'avait pas été pris en compte. C'est pourquoi il nous faut aujourd'hui étudier l'ensemble des cent vingt couloirs d'avalanche de la vallée sous l'angle de ce risque particulier.

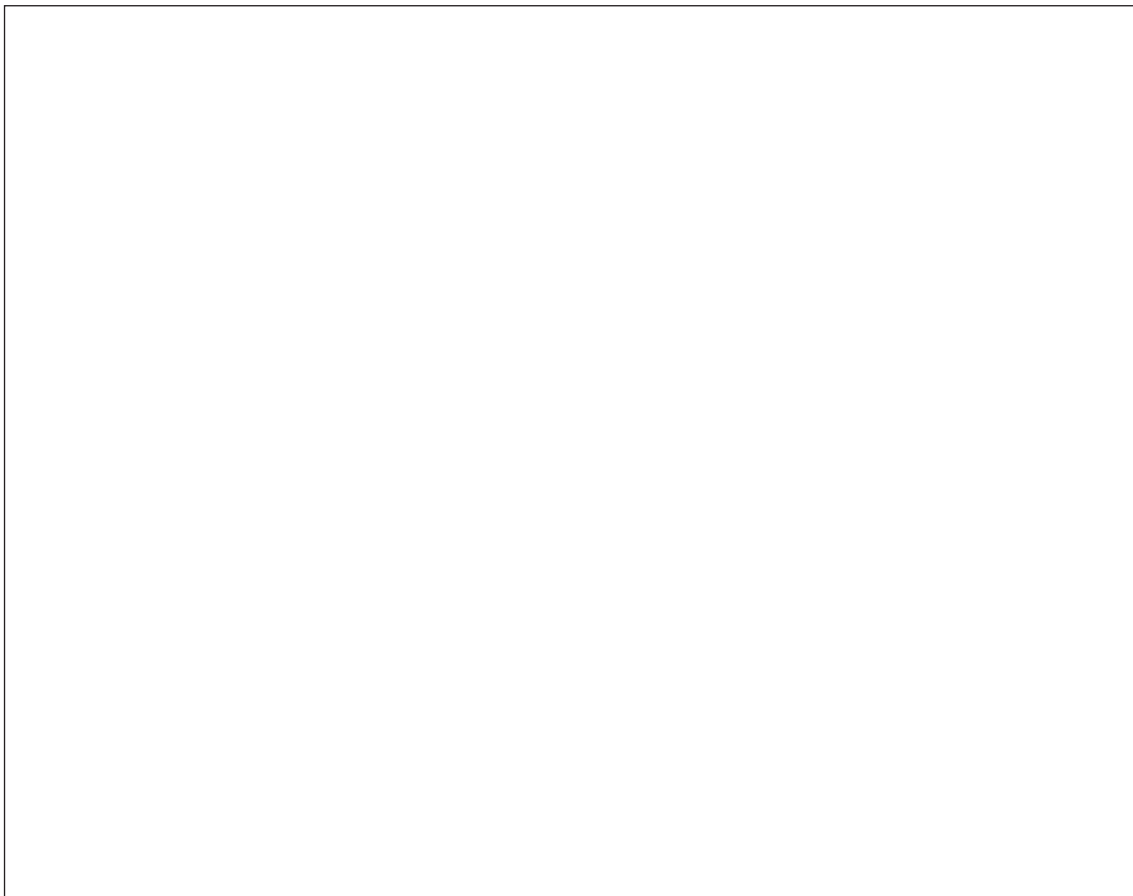
Ce drame ne pouvait donc pas être évité...

A *posteriori*, on peut tout imaginer. Mais il faut savoir que les chalets détruits étaient en zone bleue ou blanche, c'est-à-dire en zone constructible (2). Et, selon les archives de la ville, il faut remonter à 1908 pour avoir dans le secteur une coulée de cette importance et qui n'emprunta pas, du reste, le même itinéraire (3).

Ce drame vous conduit-il à modifier le Plan de prévention des risques (PPR) ?

Le PPR (4) n'est pas l'affaire du maire mais du préfet qui l'instruit par l'intermédiaire d'agences techniques que sont le service de Restauration de terrains en montagne (RTM) (5) et le Cemagref (6). Après l'avalanche, le ministère chargé de l'Environnement s'est posé la question de savoir si la méthode retenue par ces

agences publiques était fiable puisque la zone concernée était classée dans le PPR en blanc et, en partie, en bleu, c'est-à-dire sans risques objectifs. Pour ce faire, quatre cabinets d'expertise ont été sollicités (suisse, italien, andorran...). Le couloir du Brévent, proche de Chamonix, qui me fait soucier car il y a régulièrement des avalanches, leur a été indiqué pour tester leur expertise et toute la documentation existante sur ce



DR

Le volet « inondation » du plan de prévention des risques, adopté au printemps dernier, est à la fois peu opérationnel et très contraignant. Il exige, par exemple, des marges de sécurité de plusieurs mètres de part et d'autre de tous les petits ruisseaux qui serpentent dans la vallée alors que, de mémoire d'homme, nous n'avons jamais fait évacuer pour des inondations qui, tout au plus, mouillent les caves.

site - études de l'ONF, mémoire orale du pays, travaux de la commune...- leur a été remise.

Quelles ont été leurs conclusions ?

La méthodologie est très différente d'un bureau d'études à l'autre. Ainsi, en France, RTM travaille avec un retour de catastrophe de cinquante ans alors que les autres bureaux d'études prennent un pas de temps de cent ans. Conséquences : leurs propositions sont beaucoup plus contraignantes ; les zones rouges et bleues sont plus étendues et ils proposent d'ajouter une zone supplémentaire, en jaune, sur laquelle le maire devrait faire évacuer lorsqu'il y a un très gros risque (7). Le problème, c'est que pour ce seul couloir, la mise en œuvre de ces préconisations me conduirait à faire évacuer 4 à 5 000 personnes et il faut savoir qu'il y a une dizaine de couloirs semblables dans la vallée.

Quelle sera donc votre décision ?

Pour le moment, il faut attendre que l'ensemble de la vallée de Chamonix fasse l'objet d'une telle étude, ce qui devrait demander environ deux ans et déboucher, fin 2004, sur le volet avalanche du PPR. Mais je reste très circonspect car, avec cette méthode, on ne tient pas compte de ce qui a été fait de la main de l'homme

- déclenchement préventif d'avalanches, installation de râteliers.... J'ai bien conscience que ce serait délicat car cela demanderait au

maire d'arbitrer entre le risque objectif maximum et le risque réel compte tenu de ces mesures de prévention. Mais si tous les risques sont maîtrisés

Du bon usage du Fonds Barnier

Le fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds « Barnier », a été créé par la loi du 2 février 1995 pour financer l'expropriation de biens exposés à certains risques naturels menaçant gravement des vies humaines. Ce fonds est aujourd'hui alimenté par un prélèvement, à hauteur de 2,5 % (loi de finances rectificative pour 2002) sur le produit des primes ou cotisations additionnelles relatives à la garantie contre le risque de catastrophes naturelles figurant dans les contrats d'assurance. Le fonds dispose ainsi d'environ 20 M€ par an. Son utilisation a été progressivement élargie pour intégrer le relogement temporaire des personnes exposées à un risque majeur, le financement à hauteur de 50 % des PPR, la reconnaissance des cavités souterraines et l'acquisition amiable d'un immeuble

exposé à des risques d'effondrement du sol. Mais le

fonds Barnier est encore peu utilisé puisqu'il s'élevait, au 31 décembre 2002, à 88 millions d'euros.

Dans le cadre du projet de loi sur les risques, il est envisagé d'élargir l'utilisation du fonds pour l'information des populations sinistrées, l'acquisition amiable, au prix du marché, des biens menacés et les études et travaux de prévention. Ce qui ne sera pas sans poser problèmes comme le montre l'exemple de Chamonix où l'évaluation des biens excède largement les disponibilités financières. C'est du reste pour cela que le projet de loi prévoit que le taux de prélèvement sur le produit des primes d'assurance pourra désormais être ajusté en fonction des besoins par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et de la prévention des risques majeurs, dans la limite de 4 %.

(source : DPPR/MEDD).

par l'homme, je ne vois pas pourquoi je devrais suivre à la lettre les préconisations des PPR.

L'étude qui est menée pourrait-elle vous conduire à exproprier massivement ?

C'est un vrai problème qui concerne non seulement les propriétaires de chalets mais ceux aussi qui ont acheté en toute sincérité des terrains constructibles et qui vont se retrouver en zone rouge. Que ferons-nous ? La situation est d'autant plus complexe que les compagnies d'assurance veulent exclure de leurs garanties tous les chalets qui sont dans des zones à risque. Il ne resterait alors que la solution de l'expropriation avec indemnisation via le fonds Barnier.

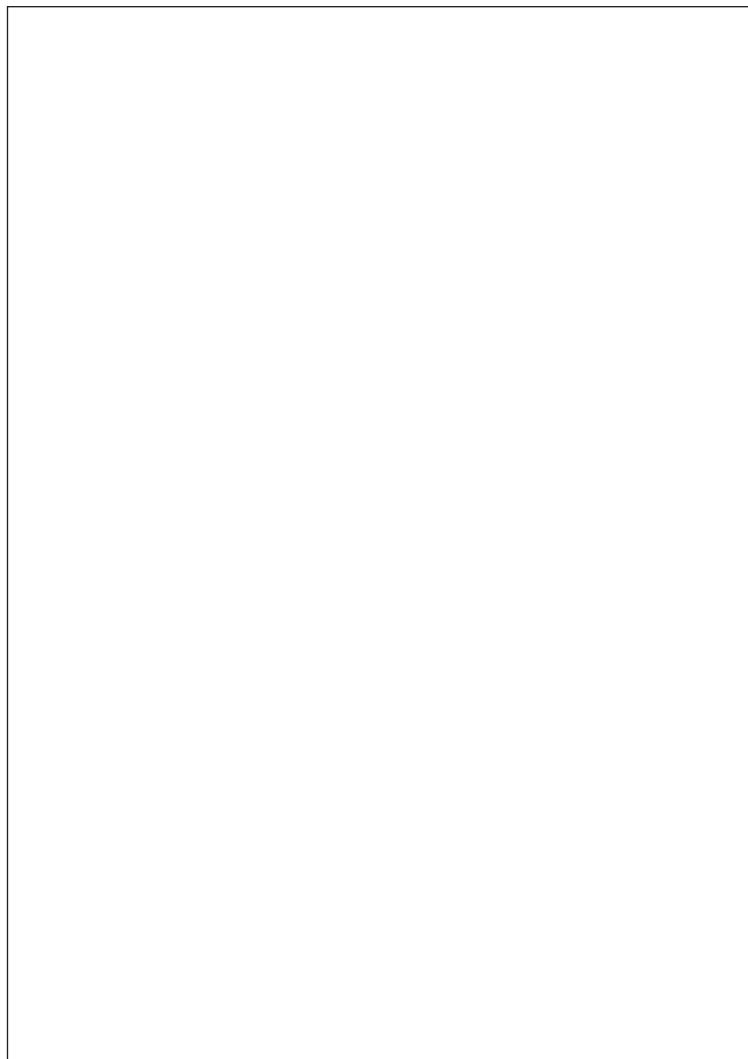
La loi sur les risques qui vient d'être votée va dans ce sens...

Effectivement, car elle précise que lorsque les mesures de prévention sont plus onéreuses que l'expropriation, il faut recourir à cette dernière et qu'elle prévoit le relèvement de la taxe sur les assurances qui alimente ce fonds. Cela étant, pour la seule vallée de Chamonix, ce sont des sommes colossales qui sont en jeu car le prix du foncier est très élevé. Pour le couloir du Brévent, les vingt à vingt-cinq chalets actuels ont dû coûter entre 500 000 et un

million d'euros chacun. S'il faut les exproprier parce qu'ils se retrouvent en zone rouge, ce sera de 10 à 25 millions d'euros pour ce seul site ! On n'aura donc pas les moyens d'exproprier à moins que le fonds Barnier ne soit substantiellement abondé (8).

Comment voyez-vous l'avenir ?

J'ignore si ces mesures d'expropriation seront décidées par le préfet ou si les propriétaires demanderont spontanément à en bénéficier. Ce qui est certain, en revanche, c'est que nous ne restons pas sans rien faire. Au moindre risque d'avalanche, je fais évacuer les habi-



Sirpa gendarmerie

La gratuité des secours en montagne est remise en cause mais le problème ne se pose pas vraiment à Chamonix : si la station enregistre 75 % des secours en montagne du département, elle dispose de deux hélicoptères (gendarmerie et protection civile) et d'une cinquantaine de gendarmes guides.

tations situées dans les zones sensibles. La semaine dernière, par exemple, il y a eu une petite alerte : nous avons aussitôt fait évacuer une dizaine de chalets pendant trois jours et nous avons trouvé des solutions pour reloger leurs habitants dans la cité scolaire ou à l'hôtel... Nous le faisons depuis des années et, lors du drame, nous avons évacué plusieurs sites mais pas celui de Montroc qui n'était pas classé dans une zone à risque.

Comme le projet de loi sur les risques naturels l'indique, ne faut-il pas aussi mettre l'accent sur l'information ?

Le nouveau texte met en effet l'accent sur la nécessité d'inscrire dans toute transaction immobilière le risque naturel existant. Dans les actes notariés, nous avons déjà pour habitude de préciser l'exposition aux risques de la zone où est situé le bien. Quant à l'information des habitants, nous avons, là encore, pris des ini-

tiatives pour sensibiliser la population. Il faut aller encore plus loin mais autant il est possible d'apprendre le risque aux résidents permanents, et encore puisqu'à Chamonix à peine un tiers de la population est originaire de la vallée, autant c'est mission impossible lorsqu'il s'agit de sensibiliser les touristes de passage. Exemple : nous venons de connaître une semaine à risques. En commission de sécurité, nous avons décidé de fermer un certain nombre de routes exposées à des coulées. Que croyez-vous qu'il se soit passé ? Il faisait grand beau temps et nous avons vu des vacanciers gagner le bas d'un couloir, accrocher leur anorak sur le panneau annonçant le risque d'avalanches et interdisant le stationnement, et faire de la luge sur les pentes exposées, comme si de rien n'était.

Qui doit payer les secours ?

La question de la prise en charge financière des secours en montagne se pose aujourd'hui avec acuité en raison de l'augmentation de la pratique sportive et de son coût élevé qui dépasse souvent les moyens des collectivités concernées.

Dès le 3 mars 1987, le Conseil d'Etat avait décrété que « peuvent faire l'objet du remboursement des frais de secours prévu au 7° de l'article L. 221-2 du code des communes, les activités sportives ci-après : ski alpin et ski de fond » (art. 1) et précisait que les « délibérations du conseil municipal fixant les conditions du remboursement des frais de secours font l'objet d'une publicité par affichage en mairie et dans tous

les lieux où sont apposées les consignes relatives à la sécurité et, d'une manière générale, à la pratique du ski alpin et du ski de fond » (art. 2).

Cette possibilité de recours a été étendue par l'article 54 de la loi démocratie de proximité adoptée le 13 février 2002 : « Sans préjudice des dispositions applicables aux activités réglementées, les communes peuvent exiger des intéressés ou de leurs ayants droit une participation aux frais qu'elles ont engagés à l'occasion d'opérations de secours consécutives à la pratique de toute activité sportive ou de loisir. Elles déterminent les conditions dans lesquelles s'effectue cette participation, qui peut porter sur tout ou partie des dépenses ».

La prévention des inondations ou le risque inexistant

Les documents administratifs concernant votre commune font aussi état d'un risque inondations. Qu'en est-il ?

Je conteste ce risque car on a voulu appliquer à notre vallée de montagne des normes de

plaine avec la référence de crue centennale alors que les situations ne sont en rien comparables : une inondation en montagne est brusque mais elle ne dure pas, la pente évacuant aussi rapidement les eaux qu'elles sont venues. Dès lors le volet « inondation » du plan de prévention des risques (PPR), adopté au printemps dernier, est à la fois peu opérationnel et très contraignant. Il exige, par exemple, des marges de sécurité de plusieurs mètres de part et d'autre de tous les petits ruisseaux qui serpentent dans la vallée alors que, de mémoire d'homme, nous n'avons jamais fait évacuer pour des inondations qui tout au plus mouillent les caves. La grande inondation de 1996 a vu entre 50 centimètres et un mètre d'eau dans la ville et n'a provoqué que quelques dégâts matériels. Nous avons donc voté à l'unanimité contre ce volet du PPR mais nous ne sommes pas allés au tribunal car c'était inutile.

Son élaboration ne s'est pourtant pas faite sans consultation...

Nous avons été associés mais l'administration a inventé une cote maximum d'inondation, qui n'a jamais existé dans les faits, et à partir de laquelle une marge de sécurité d'environ 80 cm a provoqué le classement de tout le fond de vallée en zone rouge. Ce qui n'a

aucun sens car soit il s'agit d'un débordement de torrent de quelques heures et qui, au pire, n'endommagera que des entrepôts mais qui nous demande d'être très vigilants pour le camping l'été, soit c'est une poche d'eau glaciaire qui se libère brutalement et ces mesures seront de toutes façons inopérantes. Du reste, lors de l'enquête publique, les registres mis en consultation n'ont reçu que des réactions négatives.

Ce plan de prévention du risque inondation complique-t-il votre travail ?

Bien sûr. Prenez un exemple : nous avons une cité scolaire à Chamonix dont nous voudrions transformer une partie des locaux pour en faire un lycée mais l'Etat me refuse le permis de construire au motif qu'il y a un risque de débordement de torrent. Pourtant, les bâtiments existent déjà et ne rien faire est bien pire à mes yeux que de les transformer en prenant certaines précautions. Autant je ne m'élèverai jamais contre des mesures de précaution contre les risques d'avalanches, car il y a des vies en jeu, autant je ne souscris pas à ce qui a été décidé pour les inondations.

La répartition des rôles entre l'Etat et l'élu vous paraît-elle adaptée ?

Il revient à l'Etat de dire le risque à travers le PPR et nous

devons appliquer celui-ci. Je suis prêt à prendre mes responsabilités à partir du moment où l'on reconnaît le champ de compétences de chacun. Au moment de l'avalanche de Montroc, j'avais suivi à la lettre le PPR. Les familles des victimes ont poursuivi au pénal le maire et l'Etat. Or, aujourd'hui, je suis mis en examen alors que l'Etat a été lavé de toute accusation, le tribunal renonçant à le poursuivre. Je n'ai pourtant fait qu'appliquer des directives que l'Etat avait décidées. C'est non seulement injuste mais c'est un non-sens parce que cela ne peut qu'encourager le maire à interpréter le PPR. Il faudrait au minimum une responsabilité conjointe et solidaire du maire et de l'Etat, voire de ceux qui conduisent les études qui nourriront le PPR. Or, force est de constater que la faute du RTM ou du Cemagref n'a pas non plus été retenue.

L'alpinisme et la prise en charge du risque choisi

Depuis l'adoption de la loi dite Démocratie de proximité, la gratuité des secours (9) est remise en cause.

Quelle est votre position ?

L'organisation des secours en montagne est très différente d'une vallée à l'autre : il y a le

service public de l'Etat avec la protection civile du ministère de l'Intérieur et la gendarmerie du ministère de la Défense ; les pompiers qui sont pris en charge par les conseils généraux et les maires ; et les secours privés ou portés par les bénévoles. Les nouveaux textes sèment un peu la confusion car rien n'a été préparé sur le terrain. Ainsi, en Haute-Savoie, où le système est mixte, une fois le décret d'application publié, ce serait payant lors des interventions des pompiers du Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et gratuit avec les gendarmes du Peloton de gendarmerie de haute montagne (PGHM). Une semaine sur deux ! C'est ridicule.

N'est-il pas possible de mutualiser cette prise en charge au niveau du département ou d'une communauté de communes ?

Diverses solutions existent (10) et j'espère que les maires vont y réfléchir à deux fois avant de choisir tel ou tel système. Pour ma part, je plaide pour que les secours de routine restent gratuits alors que les interventions lourdes, notamment liées à des imprudences, soient facturées. Je ne sais pas si c'est possible. Mais c'est vrai que le problème ne se pose pas vraiment à Chamonix puisque, si nous enregistrons 75 % des secours

Non à l'autoroute... ferroviaire

Un audit sur les grands projets d'infrastructures de transport a été réalisé par le Conseil général des Ponts et Chaussées et l'Inspection générale des Finances et remis aux ministres concernés, début mars 2003. Concernant le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, les inspecteurs constatent « le coût très élevé – 8 Md. – pour la partie française (hors LGV Lyon-Sillon alpin) dont au moins 5 Md. à la charge de l'Etat ». Ils préconisent de « réaliser pour l'horizon 2007 les aménagements de capacité sur les itinéraires d'accès au tunnel historique (Fréjus NDLR) dont la plupart sont prévus au contrat de plan, et de mettre le tunnel historique au gabarit B1 et d'y effectuer les aménagements de sécurité indispensables ». Ces aménagements devant provisoirement suffire, la mission préconise « que, compte tenu de la limitation de la capacité du nœud de Chambéry, le lancement des travaux du tunnel de Chartreuse soit envi-

sagé dès que le trafic de fret classique croîtrait structurellement et atteindrait 13 millions de tonnes dans le tunnel historique du Mont-Cenis. La mise en service du tunnel de base pour le seul fret classique n'aurait de sens qu'après la mise en service de Chartreuse, soit probablement après 2020 ».

Et les rapporteurs de conclure que « le calendrier envisageable au vu des seules contraintes liées au fret classique pourrait être accéléré au cas où l'auto-route ferroviaire serait un succès à un coût acceptable pour les finances publiques, ce qui ne semble pas acquis au vu des exemples helvétiques ». Parallèlement à cet audit, le gouvernement disposera dans les prochaines semaines du rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud sur la question spécifique du fret ferroviaire. Également, l'étude prospective de la Datar constituera le socle des propositions de l'État pour une nouvelle politique des transports. C'est sur ces bases qu'un débat au Parlement se tiendra en mai 2003.

en montagne du département, je dispose de deux hélicoptères (gendarmerie et protection civile) et d'une cinquantaine de gendarmes guides.

Les sommes en jeu sont-elles importantes ?

Pour le massif du Mont-Blanc, le coût des secours pour une saison doit s'élever à près de 3 millions d'euros. Vous comprenez que si les pouvoirs publics font répercuter ces coûts sur la commune, j'aurai quelques difficultés à trouver les fonds nécessaires et je n'aurai d'autre choix que de faire payer les secours. Alors, en application de la loi Sapin, il me faudra organiser une mise en concurrence avec un appel d'offres européen pour, le cas échéant, retenir une société privée qui n'assurera peut-être pas la même qualité de secours que le service public.

Comme pour le risque « avalanche », l'information n'est-elle pas un outil efficace ?

Si, mais il faut du temps. Nous avons créé une association - La Chamoniarde - dont le rôle est de faire de la prévention et de la formation. C'est une structure para-municipale avec cinq permanents qui sont gratuitement à disposition des usagers pour les renseigner sur les conditions dans lesquelles se trouve la course qu'ils comptent entreprendre ou les

prévenir s'il apparaît que leur niveau sportif n'est pas suffisant afin de les orienter alors vers des professionnels du bureau des guides qui est situé à côté. C'est un succès. Les alpinistes amateurs jouent bien le jeu, viennent questionner nos permanents et pensent même à renseigner la Maison de la montagne sur les conditions qu'ils ont rencontrées lorsqu'ils rentrent de course.

L'imminence du risque technologique

Le premier mars dernier, le tunnel du Mont-Blanc était remis en double circulation pour les poids lourds. Etes-vous satisfait ?

Evidemment, non. Nous maintenons l'ambiguïté. Six mois avant l'incendie, en 1999, j'avais dénoncé publiquement, dans le cadre d'une délibération du conseil municipal, les risques d'accidents dans ce tunnel. En vain, et il y eut l'incendie dramatique du 24 mars 1999 qui causa la mort de 42 personnes. Aujourd'hui, non seulement je suis mis en examen mais je commence à recevoir des demandes d'indemnité financière de la part des familles, la dernière s'élevant à 200 000 euros. S'agissant d'un axe international, le maire

de Chamonix n'exerce aucun pouvoir de police dans le tunnel mais, et c'est bien là le paradoxe, je suis responsable de la sécurité sur l'ensemble du territoire de la commune, y compris dans l'espace géré par la société du tunnel. C'est pour cela que, depuis l'accident, je multiplie les mises en garde publiques auprès du Président de la République, du Premier ministre et de celui des Transports, afin de faire valoir des mesures de prévention et de précaution en mettant en avant, en dehors des impacts environnementaux, les problèmes de sécurité.

Voulez-vous dire que le tunnel, qui voyait passer avant sa fermeture plus de 2000 camions par jour, n'offre toujours pas toutes les garanties de sécurité ?

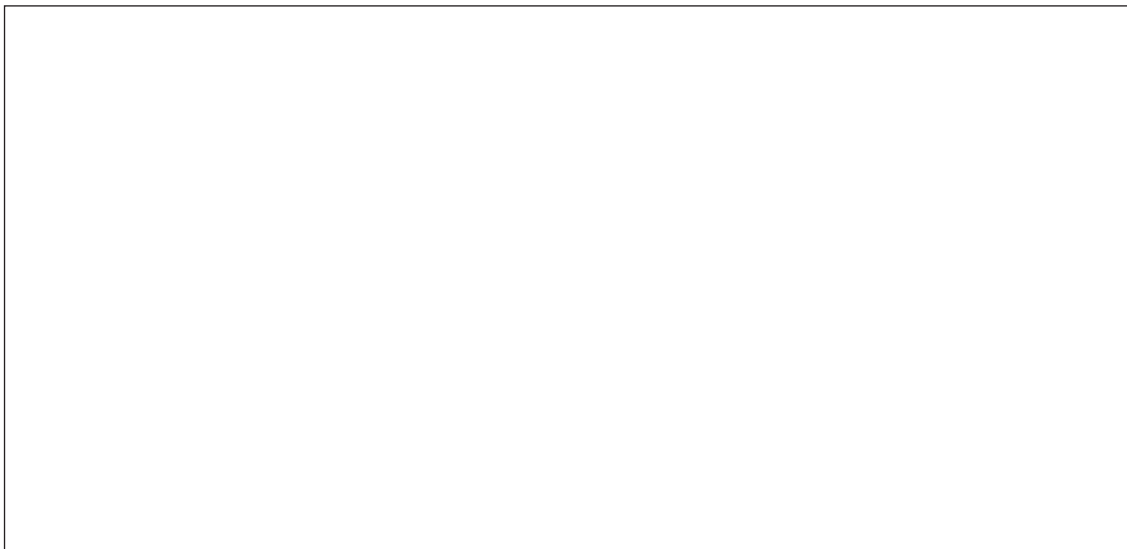
Je conteste formellement l'autorisation de trafic : elle a été délivrée par une commission de sécurité qui est une instance interne, nommée par le ministre, et qui est juge et partie puisqu'elle est composée des représentants du même corps des Ponts qui ordonne, régit et contrôle les travaux. Comment l'Etat, qui est l'actionnaire majoritaire du tunnel, peut-il objectivement décider de sa viabilité ? C'est pourquoi je n'ai cessé de réclamer une commission indépendante et internationale. En attendant, je prends des précautions.

Vers un nouveau du référendum

Le 22 juin 2001, le Conseil municipal de Chamonix-Mont-Blanc adoptait une délibération par laquelle il décidait d'organiser une consultation des électeurs de la commune sur la compatibilité du transit international des poids lourds dans la vallée par le biais du tunnel du Mont-Blanc avec « les équilibres naturels et écologiques du massif du Mont-Blanc, la santé et la sécurité de ses habitants et de ses visiteurs ». Le préfet de Haute-Savoie déférait cette délibération au Tribunal administratif de Grenoble au motif que l'objet de la consultation ne relèverait pas des attributions de la commune. Considérant que « ni le maire de Chamonix, ni le conseil municipal de la commune ne sont compétents pour édicter des mesures de police tendant à réglementer les conditions générales de circulation des poids lourds dans la vallée de Chamonix et sous le tunnel du Mont-Blanc ainsi que le sous-entend nécessairement la question posée », le TA lui donnait raison, annulant dans un jugement rendu le 16 août 2001, la délibération. Cela n'a pas empêché que le référendum se tienne. Au terme de la consultation, le 19 août 2001, plus de 97 % des votants ont répondu positivement à la question qui leur était posée, 53,28 % des 9 769 électeurs inscrits s'étant déplacés. Le recours au référendum local devrait évoluer. Le Congrès, réuni à Versailles, le lundi 17 mars 2003, a en effet adopté le projet de loi constitutionnelle sur la décentralisation dans laquelle un article précise : « Dans les

conditions prévues par la loi organique, les projets de délibération ou d'acte relevant de la compétence d'une collectivité territoriale peuvent, à son initiative, être soumis, par la voie du référendum, à la décision des électeurs de cette collectivité ».

Jusqu'à-là, les autorités municipales avaient certes la possibilité de consulter les électeurs de la commune (loi du 6 février 1992) et il suffisait d'un cinquième des électeurs inscrits pour demander la consultation de tous les électeurs sur « une opération d'aménagement relevant de la décision des autorités municipales » (art. L2142-1 et 3 du Code général des collectivités territoriales et loi du 4 février 1995). Inspiré par l'idée que « la décentralisation des compétences doit aller de pair avec le développement de la faculté d'expression directe dont disposent les citoyens au niveau local », la loi modifiant la Constitution introduit deux nouveaux principes plus proches de la démocratie directe : le droit désormais reconnu aux collectivités d'organiser des référendums décisionnels - et non plus seulement consultatifs - sur des questions relevant de leurs compétences et le « droit de pétition » des électeurs pour obtenir l'inscription à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante de leur circonscription d'une question relevant de sa compétence, et la possibilité pour la collectivité de transformer cette pétition en référendum valant décision. Reste à savoir quelles seront les conditions fixées par la loi organique pour qu'une telle procédure puisse effectivement être utilisée.



Il ne faut pas opposer les intérêts bien compris des Chamoniards au reste du pays car revendiquer l'application du principe de précaution et la poursuite de l'alternat c'est défendre tous les grands cols. La preuve en est qu'à chaque manifestation, il y a des gens de Maurienne ou des Vosges, des Pyrénéens et même des étrangers.

C'est-à-dire...

J'ai porté plainte contre X pour mise en danger d'autrui car j'estime aujourd'hui que la sécurité n'est pas assurée sous le Mont-Blanc en raison de certaines caractéristiques techniques, notamment la largeur du tunnel ou la pente de la route d'accès de 7 % qui provoque la surchauffe des moteurs de camions qui régulièrement prennent feu.

Qui a pesé pour la réouverture de la circulation en double sens ?

Les Italiens, mais pas seulement. La société du tunnel a exercé une forte pression tout comme certains élus de Maurienne qui ne voient que la diminution du trafic dans leur vallée. Cette décision est précipitée et a été prise au détriment de la sécurité. On pousse

par tous les moyens à augmenter le trafic puis on ira poursuivre en justice le maire de Chamonix et ses pompiers parce qu'ils n'auront pas été assez efficaces.

Quelle serait la solution, le ferroutage ?

Pour faire face à l'urgence, nous pourrions faire transiter les marchandises sur le réseau ferré qui passe par le nord du lac Léman et qui est sous-utilisé. Mais cette option a été écartée par les pouvoirs publics. Sur le long terme, il faut avoir une approche renouvelée de la politique des transports pour toute l'Europe occidentale car la solution n'est pas locale et le ferroutage n'est pas le système idéal. Il faut résolument développer le fret

par containers qui, d'où qu'ils viennent, répondent aux mêmes standards techniques et qui évitent de transporter systématiquement le tracteur, la remorque et les marchandises. Pour de courtes distances, il est aisé de mettre ces containers sur camions et au dessus de 500 kilomètres, leur transport peut être assuré, suivant les cas, par la mer, les canaux, l'air ou le rail, ce qui évite la noria de camions qui doivent franchir non seulement les Alpes mais aussi les Pyrénées pour assurer, par exemple, les échanges du sud de l'Europe ; de même, le réseau fluvial est sous-utilisé alors qu'une péniche équivaut à quinze ou vingt camions et le fret ferroviaire est en perte de vitesse alors que toutes les infrastructures existent.

Comment réagissez-vous au rapport (11) qui vient d'être remis au ministre de l'Équipement et qui considère que le projet de l'autoroute ferroviaire Lyon-Turin n'est pas prioritaire ?

Ce rapport est identique au rapport « Brossier » de 1998. Ce qui n'est pas étonnant puisqu'il a été écrit par les mêmes qui privilégient la route. Nous avions alors déjà exprimé notre désaccord et les engins municipaux avaient bloqué l'accès au tunnel. Ce qui m'avait valu les remontrances du préfet qui m'avait menacé de prison et voulait retirer leurs permis aux chauffeurs de la ville. On ne peut que déplorer l'absence de politique de transport des marchandises de tous les gouvernements successifs, malgré la loi Loti, comme l'a du reste souligné un rapport de la Cour des comptes, en juin 1998.

Du niveau pertinent pour définir l'intérêt général

Un tel débat relève du niveau national. Pourtant, n'avez-vous pas pris l'initiative d'un référendum local (12) ?

Contrairement à ce qui a été trop souvent dit, je n'ai pas organisé un référendum pour

ou contre le tunnel du Mont-Blanc mais bien sur la compatibilité du trafic de poids-lourds ainsi engendré avec la vulnérabilité du site traversé. Il s'agit d'une vallée glaciaire fermée qui n'évacue que très mal la pollution atmosphérique alors que les camions qui montent la rampe du tunnel rejettent six fois plus de polluants que lorsqu'ils roulent en plaine, des polluants qui restent ensuite piégés en fond de vallée par les fréquentes inversions de température qui forment une sorte de couvercle au dessus de la ville.

Quel a été le résultat de cette consultation ?

Le résultat de cette consultation, que j'ai organisée avec les maires des Houches et de Servoz, fut sans ambiguïté puisque 97 % des votants se sont exprimés contre le retour des poids lourds. Le préfet a saisi le tribunal administratif qui nous a donné tort. Mais il faut rappeler qu'en appel, le tribunal de Lyon a reconnu que, sur le fond, le maire de Chamonix avait raison de prendre cette initiative mais que, sur la forme, l'état du droit ne l'autorisait pas encore (13). Ainsi, le principe de précaution qui existe dans les textes connaît quelques difficultés à trouver des traductions faute de jurisprudence et d'actions allant dans ce sens. Décider de mettre fin à l'alternat, c'est pourtant

aller à l'encontre de la politique définie par Jacques Chirac lorsqu'il a pris position en faveur du développement durable comme de la sécurité routière, tout cela pour des intérêts économiques de court terme.

Avez-vous vécu ce jugement comme un échec personnel ?

Non, loin s'en faut. L'objectif de ce référendum était bien d'attirer l'attention de l'opinion publique sur cette question des transports routiers de marchandises dans les vallées alpines. Et nous l'avons atteint si j'en crois la couverture de la presse nationale dont a bénéficié cette initiative. Aujourd'hui, le débat est sur la scène publique et concerne tous les grands axes européens. La prise de conscience est réelle. Il faut maintenir la pression afin qu'elle se transforme en prise de décisions.

Cela ne pose-t-il pas pourtant la question du niveau pertinent pour définir l'intérêt général ?

Il ne faut pas opposer les intérêts bien compris des Chamoniards au reste du pays car, en prenant de telles initiatives, nous défendons tous les grands cols. J'en veux pour preuve qu'à chaque manifestation, il y a des gens de Maurienne ou des Vosges, des Pyrénéens et même des étrangers. Certes, il y a eu quelques frictions entre vallées mais je

me suis rendu en Maurienne pour leur dire que si nous n'avions pas leur appui, c'était leur propre avenir qui serait hypothéqué, après le nôtre.

Notes

(1) Depuis 20 ans, le nombre de morts par avalanche est régulier : une trentaine par an en moyenne. A côté des quarante avalanches ayant causé des blessés ou des morts, il y en a environ 40 autres qui ne provoquent pas de dégâts humains ", in Les techniques de prévision et de prévention des risques naturels en France, Rapport de Christian Kert, député (12 avril 1999) Assemblée nationale : n° 1540.

(2) Le rapport d l'Inspection générale de l'environnement (IGE) est sans équivoque : " la succession des procédures risques (CLPA, PZEA, PZERN, PER, PPR) et urbanisme est, à Chamonix, exemplaire en ce sens que les documents risques ont fait l'objet d'une actualisation régulière depuis 1945 " in Retour d'expérience sur l'avalanche du 9 février 1999 à Montroc, rapport n° 00 002 de l'IGE, 9 octobre 2000. Ce rapport précise du reste que, pour la préfecture, " un examen de la procédure de délivrance des permis de construire montre que la totalité des autorisations de construire délivrées sont scrupuleusement conformes aux dispositions en vigueur à la date de délivrance des permis ".

(3) Depuis la catastrophe de Val d'Isère, le 10 février 1970, qui fit 39 morts, l'établissement d'une carte de localisation probable des avalanches (CLPA) est obligatoire. Elle est établie au 1/25 000 par le Cemagref. Deux limites à cet outil : la première que constate le député Christian Kert, dans son rapport (op cit) est que " le CLPA répertorie uniquement les avalanches connues, à partir de photos aériennes ou de la mémoire des habitants, mais n'indique ni la fréquence ni les conditions de l'avalanche, il

faut un autre outil pour le zonage du risque, une expertise " in Kert op cit. La seconde notée par les inspecteurs de l'IGE (op cit) : " les observateurs ont tous remarqué la très faible distance entre des zones à dégâts très forts et celle à dégâts nuls, ce qui montre les limites de représentation de la cartographie prévisionnelle ; au 1/25000, l'épaisseur du trait laisse une indétermination de 25 m ".

(4) Décret n° 95-1089 du 5 octobre 1995 relatif aux plans de prévention des risques naturels prévisibles : " L'établissement des plans de prévention des risques naturels prévisibles mentionnés aux articles 40-1 à 40-7 de la loi du 22 juillet 1987 susvisée est prescrit par arrêté du préfet ". (Article 1). Il est soumis à l'avis des conseils municipaux des communes sur le territoire desquelles le plan sera applicable (...) Le projet de plan est soumis par le préfet à une enquête publique dans les formes prévues par les articles R. 11-4 à R. 11-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. " (article 7 modifié par décret 2002-679 2002-04-29 art. 6 JORF 2 mai 2002).

(5) Créé en 1882 pour assurer pour le compte de l'Etat la réhabilitation des 350 000 hectares de sols de montagne dégradés par l'érosion (torrents, versants instables, avalanches), le service RTM a été réorganisé en 1980 afin de mieux prendre en compte l'occupation touristique et les responsabilités assurées par les collectivités territoriales. Placé sous l'autorité du préfet (DDAF) dans les dix départements alpins et pyrénéens concernés, il a été intégré dans les structures de l'ONF. D'après André Grammont in Les risques naturels en montagne de Liliane Besson, juin 1996, Editions Artès – Publialp.

(6) Le Centre technique du génie rural, des eaux et des forêts (CTGREF) est devenu, en 1985, le Cemagref. C'est un institut public de recherche pour l'ingénierie de l'agriculture et de l'environnement. Outre la contribution au progrès des connaissances, le Cemagref diffuse des méthodes de diagnostic et de contrôle, il développe des outils de négociation et de gestion, il conçoit des technologies innovantes et apporte son expertise aux

services publics et aux entreprises.

(7) Pour les résidences secondaires, une autre possibilité serait, selon les inspecteurs de l'IGE (op cit), " d'édicter des dispositions limitant, à l'initiative du maire, la période d'occupation de celles-ci ".

(8) voir encadré.

(9) voir encadré.

(10) " Les assurances se cantonnent dans leur rôle d'indemnisation des victimes tout en réfléchissant toutefois à la bonne manière d'indemniser les dommages corporels. (...) Ils n'ont pas d'état d'âme sur la gratuité des secours, laissant à la représentation nationale le choix entre faire payer une collectivité de citoyens ou faire payer une collectivité d'assurés. Toutefois, si le régime d'exception devait devenir plus important, il faudrait réfléchir sur un fonds de secours, avec soit une mutualisation du risque, soit une garantie pour la grande aventure. Rappelons que la plupart des pays étrangers facturent les coûts des secours pour accident ", in Kert op cit.

(11) voir encadré.

(12) voir encadré.