



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

tunnels

Question écrite n° 37283

Texte de la question

M. Jean-Claude Guibal attire une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessité et l'urgence de réaliser tous travaux à même de garantir la sécurité de la circulation dans le tunnel du col de Tende. Il se permet de lui rappeler, à ce sujet, qu'aux termes des conclusions du rapport établi par M. Brossier, ingénieur général des ponts et chaussées, sur la politique française des transports dans les Alpes, il avait lui-même indiqué que la mise en sécurité de cette galerie constituait une priorité absolue pour les Alpes-Maritimes. Le caractère prioritaire de cette opération a d'ailleurs été confirmé depuis lors par M. le Premier ministre lui-même qui, dans une lettre du 2 septembre 1999 adressée à M. le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'azur, lui a demandé d'inscrire en priorité dans le nouveau contrat de plan à négocier entre l'Etat et la région, la sécurisation de la circulation dans le tunnel de Tende, en précisant que la sécurité routière doit être un critère prioritaire pour le choix des opérations à inscrire au contrat.

Techniquement, deux solutions sont possibles pour garantir la sécurité des véhicules qui circulent dans le tunnel de Tende : la première, qui a les faveurs de tous les élus concernés, consiste en la construction, sous le col de Tende, d'un nouveau tunnel routier dont les caractéristiques devraient répondre aux normes de sécurité du trafic routier moderne, mais dont le gabarit serait limité pour interdire aux poids lourds de l'emprunter ; la seconde, qui semble avoir sa préférence, consiste, elle, à réaménager le tunnel existant, solution aussi durable qu'un tunnel neuf mais sans améliorer ses caractéristiques afin de ne pas favoriser un accroissement du trafic de poids lourds. Le centre d'études des tunnels (CETU) a d'ailleurs été chargé d'effectuer une étude comparative sur les avantages et inconvénients respectifs de ces deux solutions (coûts, délais, gestion du trafic pendant les travaux, etc.). Sans préjuger des conclusions de ces études, dont il souhaite être tenu informé dès qu'elles seront connues, il lui rappelle sa préférence pour le percement d'un nouveau tunnel, surtout si la différence de coût est faible. Il est clair, en effet, que le réaménagement du tunnel existant interromprait pendant de longs mois la circulation entre le Piémont et les rivages méditerranéens, asphyxiant par là même l'économie déjà fragile de la vallée de la Roya. Il lui demande donc de lui faire part de ses intentions quant au choix de la solution qui sera en définitive adoptée pour garantir au mieux la sécurité de la circulation dans le tunnel de Tende et de lui faire connaître, dès qu'il le pourra, le calendrier prévisionnel des travaux.

Texte de la réponse

Le tunnel transfrontalier de Tende sur la route nationale 202 dans les Alpes-Maritimes, d'une longueur de 3 186 mètres, dont 1 487 mètres en territoire français, fait partie des ouvrages qui ont été examinés par le comité d'évaluation de la sécurité des tunnels que le ministre a mis en place à la suite de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Ce comité a conclu notamment « que les caractéristiques de l'ouvrage et son exploitation sont inadaptées au trafic des poids lourds. Dans l'attente des décisions à prendre, dans le cadre de l'étude en cours en liaison avec l'Italie, il est indispensable d'interdire le transit des marchandises dangereuses, de faire strictement respecter l'alternat des poids lourds, de coordonner l'exploitation et la sécurité entre les autorités françaises et italiennes ; notamment des équipes de secours sont à prévoir ». En conséquence, le transit des marchandises dangereuses a été interdit, une distance de cent mètres entre véhicules imposée et les mesures d'exploitation

concernant l'alternat des poids lourds sont en cours de renforcement. Les travaux d'amélioration de la sécurité les plus urgents ont en outre été engagés pour un montant de 2,9 millions de francs, dès le deuxième semestre 1999 (protection incendie, portiques de limitation du gabarit, panneaux d'information des usagers, réaménagement de la plate-forme pour les véhicules hors gabarit) ; une série de mesures complémentaires, représentant une dépense de l'ordre de 1,5 million de francs, est en cours d'étude et sera mise en oeuvre cette année. Par ailleurs, les responsables italiens et français de l'ouvrage ont amélioré leur coordination pour l'exploitation du tunnel et l'exécution des travaux. En particulier, des plans de secours harmonisés ont été élaborés et la réalisation d'exercices est en préparation. Enfin, le contrat Etat-région Provence-Alpes-Côte d'Azur, voté le 23 mars dernier, prévoit une enveloppe de 150 millions de francs et, d'autre part, de poursuivre les études afin de définir la solution de long terme la plus adaptée pour un montant 20 millions de francs. Ce n'est qu'au vu des résultats de ces études que la décision de réaménager le tunnel ou d'en construire un nouveau sera prise, en concertation avec les responsables italiens.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Guibal](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37283

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 10 avril 2000

Question publiée le : 15 novembre 1999, page 6529

Réponse publiée le : 17 avril 2000, page 2468