



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

tunnels

Question écrite n° 21579

Texte de la question

Mme Bernadette Laclais alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les règles relatives à la circulation dans le tunnel du Mont blanc (74) et dans le tunnel du Fréjus (73). Elle tient à signaler la disparité actuelle des réglementations applicables à chacun de ces tunnels. Ainsi, le tunnel du Mont blanc est interdit aux véhicules de transport de plus de 3,5 tonnes de PTAC dont les émissions polluantes sont de catégorie euro 0, euro 1 et euro 2 au sens de la réglementation communautaire en vigueur à la date du présent règlement. À ce titre sont interdits les véhicules ayant les caractéristiques de poids précités dont la date de première mise en circulation est antérieure au 1er octobre 2001 sauf si le conducteur démontre que son véhicule répond aux normes de pollution équivalentes à celles de la classe euro 3. Le tunnel du Fréjus pour sa part est interdit aux véhicules de transport de plus de 3,5 t de PTAC dont les émissions polluantes sont de catégorie euro 0 et euro 1 au sens de la réglementation communautaire en vigueur à la date du présent règlement; À ce titre sont interdits les véhicules ayant les caractéristiques de poids précités dont la date de première mise en circulation est antérieure au 1er octobre 1996, sauf si le conducteur démontre que son véhicule répond aux normes de pollution équivalentes à celles de la catégorie euro 2. Au regard d'enjeux environnementaux comparables dans les deux vallées concernées, elle demande à ce que la même exigence à l'égard des transports sources de pollutions puisse être imposée en Savoie et en Haute-Savoie.

Texte de la réponse

Le transport routier représente indéniablement une des sources de la pollution atmosphérique constatée dans le massif alpin et le Gouvernement, en application du protocole « transports » de la Convention alpine, mène aujourd'hui une politique des transports durable visant, notamment, à favoriser l'intermodalité en défendant les principes de précaution, de prévention et de pollueur-payeur. En ce sens, les modifications récentes des règles de circulation dans le tunnel du Mont-Blanc ont été prises en application directe du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve qui, après qu'ont été mesurées et évaluées les pollutions atmosphériques dans la zone considérée, a préconisé un ensemble de mesures sur les différentes sources avérées de pollution. Si les deux tunnels doivent être envisagés comme un ensemble cohérent d'infrastructures de franchissement alpin, il n'y a pas d'automaticité juridiquement contraignante d'harmonisation de leurs règles d'exploitation. Celles-ci sont adaptées au contexte socio-économique de chacune des deux vallées. La vallée de l'Arve demeure aujourd'hui économiquement dynamique grâce, notamment, aux industries de décolletage. L'analyse des trafics permet de constater que le trafic local est majoritaire sur l'axe de l'A40 au détriment du trafic de transit international. A l'inverse, dans la vallée de la Maurienne, qui subit plus durement les effets de la désindustrialisation et de la crise économique globale, le trafic de poids-lourds constaté sur la section concernée de l'A43 est très majoritairement à vocation internationale. Les premiers chiffres pour 2013 n'indiquent pas de report massif de trafic du tunnel du Mont-Blanc au tunnel du Fréjus mais, au contraire, une continuation de la tendance naturelle constatée les années passées malgré les différences de réglementation. En effet, ces mesures accompagnent le renouvellement naturel de la flotte des transporteurs routiers vers des véhicules

répondant aux normes écologiques les plus performantes. Les données de trafic permettent de noter une évolution durable dans la composition de la flotte de poids-lourds passant par les deux tunnels. Au tunnel du Mont-Blanc, les poids-lourds de norme Euro 2, qui représentaient 1,68 % du trafic en 2011 et 0,99 % en 2012 ont effectivement été interdits tandis que les poids-lourds de norme Euro 3 se sont vu appliquer une sur-tarifification visant à accentuer leur remplacement. Sur les trois premiers mois de 2013, ils ne représentaient que 15,89 % des poids-lourds contre 30,12 % en 2011. Dans le même temps, les poids-lourds de norme Euro 5 sont passés de 48,67 % en 2011 à 71,97 % en 2013. Ce schéma de trafic en ciseaux se retrouve également au tunnel du Fréjus où les Euro 2 et les Euro 3 ont connu une baisse significative de leurs poids respectifs dans le trafic global des poids-lourds. Entre 2011 et 2012, le nombre d'Euro 2 a diminué de 40 % passant de 2,51 % en 2011 à 1,6 % en 2012. Dans le même temps, les Euro 3 connaissaient une baisse de 33 %, passant de 31,04 % en 2011 à 22,39 % en 2012. Il apparaît donc normal et de bonne gestion publique de traiter différemment ces deux tunnels qui, malgré une cohérence d'utilisation au niveau national, s'inscrivent dans des contextes socio-économiques locaux différenciés.

Données clés

Auteur : [Mme Bernadette Laclais](#)

Circonscription : Savoie (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21579

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 mars 2013](#), page 3030

Réponse publiée au JO le : [3 septembre 2013](#), page 9314