

Tunnel de Tende : la

200 tonnes de métaux disparues, un coup de filet retentissant, un chantier XXL bloqué pour cinq mois : l'affaire hors normes qui se joue dans la Roya inquiète des deux côtés de la frontière

Nous avons agi pour éviter un désastre. » Cette déclaration donne le ton de l'affaire. Francesca Nanni, le procureur de Cuneo, l'a livrée aux médias italiens, après le coup de filet retentissant visant le chantier du doublement du tunnel de Tende. De l'autre côté des Alpes, il s'agit là d'une bombe judiciaire. Or, ses déflagrations se répercutent côté français. Depuis une semaine, ce chantier XXL est à l'arrêt forcé, placé sous scellés par le parquet piémontais. Et ce, pour cinq mois ! Mercredi 24 mai, 8 h 30. Un imposant cortège de véhicules de police quitte la caserne de Cuneo. Cap sur le col de Tende. Deux hélicoptères survolent la zone. La *guardia di Finanza* va procéder à un vaste coup de filet dans le milieu du BTP. L'enquête avait débuté en septembre 2016, à la suite d'accusations de vols de métaux sur le chantier.

Dix-sept mis en cause

Deux cents tonnes de fer et d'acier, destinés à équiper la galerie du second tunnel de Tende, auraient disparu. Valeur : 100 000 euros. Destination ? Des entreprises de ferrallerie des régions de Cuneo et Turin, via des circuits de revente occulte. Pas moins de dix-sept personnes sont dans le viseur des enquêteurs, des ouvriers aux entrepreneurs en passant par les chefs de chantier. Certains travaillent pour Fincosti, géant italien du BTP, d'autres pour

la holding Galleria di Tenda Scarl, ou pour l'Anas, l'agence nationale chargée des routes italiennes. Du lourd, en somme.

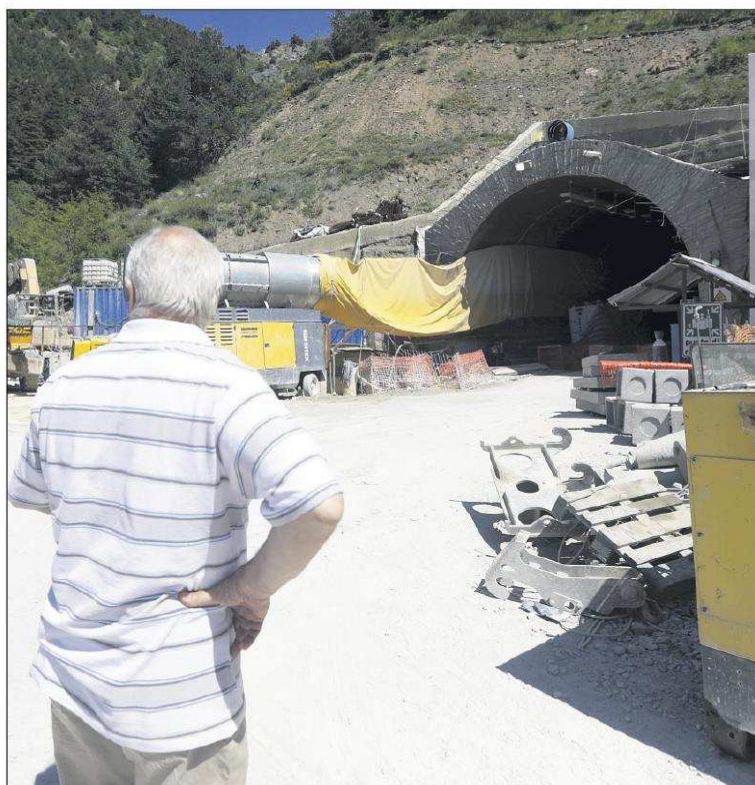
Neuf suspects sont mis en examen : cinq sont assignés à résidence, quatre interdits de quitter le territoire. Zéro interpellation en France. Et pour cause : si ce chantier à 209 millions d'euros est cofinancé par l'Italie et la France (selon une répartition 58-42 %), maîtrises d'œuvre et d'ouvrage incombent à l'Italie. Pourtant, la justice française est bel et bien saisie. Et inquiète.

Enquête ouverte à Nice

« Il s'agit d'un dossier à plusieurs étages », explique Jean-Michel Prêtre. Le procureur de la République de Nice, saisi début mai, a ouvert une enquête de gendarmerie. Son objet : « Mise en danger de la vie d'autrui, tromperie sur la qualité substantielle des travaux et matériaux, et stockage illégal d'explosifs - des soupçons levés depuis. »

Le chantier, lui, reste fermé jusqu'à nouvel ordre. « Pour conserver des preuves, et permettre aux experts de mesurer la présence et la qualité des matériaux ». Priorité à la sécurité. Quoi qu'il en coûte. Car, selon l'issue, « les conséquences économiques peuvent être très importantes. »

Dossier : Christophe CIRONE
ccirone@nicematin.fr
Photos : Frantz BOUTON



Jean-Pierre Vassallo, le maire de Tende, à l'entrée du chantier du second tunnel, placé sous scellés.

Questions à Jean-Michel Prêtre, procureur de Nice « Le mur de soutènement nous inquiète fortement »

Jean-Michel Prêtre, procureur de la République de Nice, ne cache pas son inquiétude quant à la qualité des travaux.

À quel titre intervenez-vous dans ce dossier ?

À la base, il s'agit d'une enquête italo-italienne portant sur des trafics de métaux et sur la qualité des travaux réalisés. Le parquet de Cuneo nous a adressés début mai une commission rogatoire internationale. Dès lors, j'ai ouvert à mon tour une enquête française, confiée aux gendarmes de la section de recherches de Marseille, sur la partie française du chantier.

À quels niveaux se portent les soupçons ?

À trois niveaux de responsabilités : au niveau de la commande, du suivi de chantier, et du contrôle de la réalisation par les organismes certificateurs indépendants. Ce chantier prévoit à la fois le creusement d'un nouveau tunnel, la reprise de l'ancien, et des travaux très importants des deux côtés pour mettre la route au même niveau.

Quels aspects focalisent votre attention ?

Le mur de soutènement édifié le long de la RD6204 inquiète fortement tout le monde. Il est constitué à partir de roche et de terre, mêlées à une infrastructure en géotextile, sur lesquels s'élève un mur avec des éléments en béton. Et ce

mur surplombe trois virages en épingle à cheveux... J'ai fait requérir un expert des travaux publics, afin qu'il évalue les risques encourus.

Quel est son diagnostic ?

Dans ses premières observations, il a constaté d'importantes fissurations et déformations, avec un début de déstructuration visible à la base du mur et un risque d'écaïles. Cette déformation a déstabilisé des parements en béton qui avaient été ajoutés. L'expert a indiqué qu'il y avait un danger sérieux et imminent, notamment en cas de fortes pluies. J'ai transmis tous ces éléments au préfet, qui décidera ce qu'il convient de faire, et si le chantier peut reprendre.



(Photo doc S. B.)

Son ouverture peut-elle être remise en cause ?

Si les expertises montrent un danger imminent, du fait de matériaux qui risquent de tomber sur la tête des gens, on voit mal comment le tunnel pourrait ouvrir ! Cela poserait aussi la question de l'utilisation de la route actuelle.

Le chantier est-il suspecté d'infiltration mafieuse ?

Je n'en sais rien. Pour l'instant, seul le parquet de Cuneo est chargé de l'affaire. Et il n'a, à ma connaissance, aucune compétence en matière de lutte antimafia...

« Un nouveau tube plus dangereux que l'ancien »

Dans un communiqué publié hier, l'association Roya Expansion Nature et le collectif Sauvons la Roya ont dénoncé « un nouveau tube plus dangereux que l'ancien ». Ulcérés que les médias français n'aient à ce jour pas relayé cette affaire « très grave », ils rappellent que, depuis « des années, les associations de la vallée de la Roya dénoncent la façon dont les travaux se déroulent sur le chantier : malfaçons, intimidations, omerta sur les informations qui devraient être publiques. »

Citant la préfecture, le Département, le procureur de Nice, la Cour des comptes ou l'Anas, ces associations dénoncent notamment un manque de transparence « sur les extractions d'eau sulfatée » ou « le diagnostic de la route d'accès au col de Tende », le non-respect « du transport de déblais anhydrites par train », ou encore une absence de consultation locale. Elles appellent à un audit technique et financier, et à « prendre la mesure de l'aberration que constitue ce projet démesuré ».



Les fissures cachées du mur de soutènement, sur la RD6204.

justice stoppe le chantier

« Le vieux tunnel marche toujours, lui! »

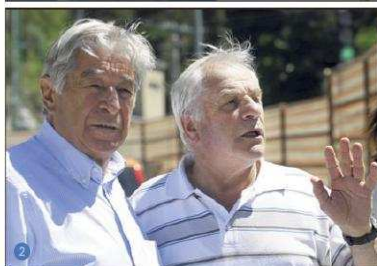
Jean-Pierre Vassallo vient de regagner son bureau, à la mairie de Tende. Son téléphone portable se met à sonner. « *Tenez, c'est un journaliste de La Stampa qui appelle...* » La conversation sera brève. « *Y'a-t-il un risque de fermeture de la route [menant au col de Tende] ?* » Le maire tendisque répond aussitôt en italien, d'un ton ferme, en insistant sur chaque syllabe: « *Non! Aucun risque de fermeture!* » Ce message, Jean-Pierre Vassallo le claironne depuis le coup de tonnerre du 24 mai. Dans la Roya, les rumeurs vont bon train depuis que ce nouveau scandale *made in Italy* a éclaté dans *La Stampa*. Idem dans le val Vermentina voisin. « *Il faut passer le message: le vieux tunnel de Tende marche, lui. Et les problèmes du nouveau tunnel ne l'affectent en rien!* », renchérit Angelo Fruttero, le maire de Limone.

Fermeture sommaire

Sommet de crise, ce mardi, au col de Tende. A 1870 m d'altitude, les homologues français et italiens contemplent avec consternation l'immense chantier endormi. Engins de percement stationnés, cabanons en préfabriqué vides, clôtures sommairement fermées par une corde... Et là-bas, derrière, ce trou béant dans la paroi rocheuse, d'où ne parvient depuis huit jours qu'un silence assourdissant.

La nouvelle galerie, large de 6,50 m, a été conçue pour une voie de circulation, une seconde pour les secours, et un trottoir exigü. Ce second tunnel s'étendra sur 3,2 km, comme son bon vieux voisin, fidèle au service depuis 1882. Fidèle... mais hors d'âge. La galerie historique ne répond plus aux normes de sécurité européennes. Effet collatéral de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, en 1999.

Au col de Tende, quatre sapeurs-pompier sont en poste 24 h/24,



Peu après notre arrivée, des agents de la direction des routes italiennes convergent à l'entrée du chantier et en bloquent l'accès ①. Angelo Fruttero et Jean-Pierre Vassallo, respectivement maires de Limone et Tende, disent leur inquiétude d'une même voix ②. Aux abords de la nouvelle galerie, des monticules de ferraille, semblables à ceux qui ont été volés, attendent d'être installés ③.

positionnés entre ancien et nouveau tunnel. « *Heureusement que le Département les finance. Sinon, on ne pourrait pas ouvrir* », confie Jean-Pierre Vassallo. Reste que le second tunnel était dans les tuyaux depuis bientôt trente ans. « *Pas un tunnel bis* », insiste le maire. Une opération sécurisation, une vraie, visant à dédier chaque tunnel à un sens de circulation.

De quoi sonner le glas du feu tricolore à l'entrée, qui contraint parfois les automobilistes à vingt minutes d'attente. De quoi, aussi, reléguer

aux oubliettes le temps héroïque où les chauffeurs de poids lourds devaient manoeuvrer sous la montagne pour se croiser...

« C'est catastrophique »

Le tunnel nouveau devait être livré en avril 2018. Et puis, patatras: les li-miers de la *Finanzia* ont débarqué, la justice a dit stop. Verdict: 150 jours de mise sous séquestre. « *Ils avaient fait la moitié du tunnel: 500 m côté français, 1 km côté italien. Ils avaient trouvé le rythme de croisière pour être dans les temps* », s'étrangle

Jean-Pierre Vassallo. Il y a fort à parier, désormais, que les délais ne pourront être tenus. « *C'est catastrophique au niveau économique!* », s'exclame Laurence Boetti-Forestier. La conseillère régionale de Breil-sur-Roya, membre de la commission transport et transfrontalier de la Région, vient exprimer son inquiétude. « *Il faut que l'on travaille à réduire ce délai de 150 jours. Et il ne faut surtout pas que cela impacte la ligne ferroviaire Nice-Breil-Cuneo, pour laquelle la Région doit engager des travaux de sécurisation le 3 sep-*

tembre... »

L'horloge tourne vite, ces jours-ci. Notamment pour ces 84 ouvriers italiens au repos forcé, dont les représentants syndicaux devaient être reçus hier à Rome. « *84 ouvriers renvoyés à la maison* », soupire un entrepreneur, qui préfère rester anonyme. Lui-même a acquis plusieurs véhicules, qui ronronnent d'impatience côté italien. « *Pour moi, ça va encore, j'ai d'autres chantiers. Mais pour certaines boîtes, ça peut devenir compliqué...* »

Mur haut de 11 m fissuré

Et tout cela pour 200 tonnes de métal? Le chiffre peut impressionner. « *Pourtant, ça ne représente que quatre camions, remarque Angelo Fruttero. Pas grand-chose à l'échelle d'un tel chantier. Mais suffisant pour mettre en doute la solidité de la structure...* » Et que dire de l'énorme mur de soutènement en contrebas, de 80 m de long et presque 11 de haut, aux vilaines et inquiétantes fissures mal dissimulées?

Ni Angelo Fruttero, ni Jean-Pierre Vassallo ne contestent le bien-fondé du feu rouge judiciaire. « *Sauf que les gens, qui s'étaient habitués à la gêne des travaux, espéraient la fin en avril 2018. À présent, on ne sait même pas l'année!* »

À vrai dire, dans la vallée, ce tunnel *new look* n'était guère au goût de bien des locaux (*lire en page précédente*). Trop coûteux. Trop impactant pour l'environnement. Trop propice à attirer les gros tonnages. Qu'à cela ne tienne: Jean-Pierre Vassallo implore la justice d'« accélérer le processus de contrôles nécessaires ». Du côté des financeurs, hormis la Région, la discrétion est de mise. « *Enquête en cours* », justifie-t-on. « *On est fortement contrarié, car le chantier était dans les temps* », indique-t-on sobriement en préfecture. Au Département, on espère « juste que ce blocage ne dure pas... »

7^{ème} CIRCONSCRIPTION DES ALPES-MARITIMES

avec nice-matin et



RETROUVEZ DEMAIN
UNE PAGE DANS VOTRE JOURNAL ET
À 8H25, L'INTERVENTION D'UN JOURNALISTE
DE VOTRE QUOTIDIEN SUR FRANCE BLEU AZUR



ÉLECTIONS
LÉGISLATIVES