

Argumentaire pour

la demande de révision du projet de doublement du tunnel routier du col de Tende

- 1 Situation de la circulation et règlements
- 2 Pour améliorer la sécurité
- 3 Propositions pour une révision du projet et exemples
- 4 Pourquoi le rail et pas la route
- 5 La pollution et la santé



Association Roya Expansion Nature – Octobre 2014 - <http://ren.roya.org>

Situation actuelle de la circulation au tunnel de Tende

1.1 Règlement de circulation

Avis sur le règlement de circulation du tunnel international routier de Tende JORF n°0299 du 26 décembre 2010 page 22751 - texte n° 117

Le présent règlement de circulation s'applique à partir du 1er janvier 2011 sur le périmètre de gestion unique du tunnel tel qu'il a été défini par la CIG du 15 décembre 2008. Au regard de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)**, **le tunnel de Tende est classé dans la catégorie E. Le tunnel est interdit aux piétons, aux vélos, aux véhicules de plus de 3,90 mètres de hauteur.**

Il est interdit de dépasser dans le tunnel.

Les véhicules d'un PTAC inférieur à 3,5 tonnes doivent maintenir une distance minimale de 50 mètres avec le véhicule les précédant. Les véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes doivent maintenir une distance minimale de 150 mètres avec le véhicule les précédant.

La vitesse est limitée à 50 km/h pour tous les véhicules.

La circulation sera interrompue par des feux de signalisation en cas de danger pour les usagers, notamment en cas de dépassement des seuils tolérés de monoxyde de carbone et d'opacité de l'air à l'intérieur du tunnel.

La circulation de tous les véhicules autorisés dans le tunnel se fait en sens unique alterné réglé par feux tricolores.

En cas de conditions de circulation dégradées, constatées ou prévues, les autorités françaises et italiennes pourront prendre contact avec le gestionnaire du tunnel afin d'adapter les conditions de gestion du trafic. Le retour aux conditions normales sera réalisé d'un commun accord entre le gestionnaire et l'autorité française ou italienne.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux véhicules chargés de l'entretien, de l'exploitation et des travaux dans le tunnel, ainsi qu'aux véhicules de police, de gendarmerie, de secours et d'incendie dans l'exercice de leur mission.

- **Circulation en alternance totale**
- **Interdiction de circulation des marchandises dangereuses**
- **Limitation à 3,90 m de haut, à 50 km/h et distance de 150 m pour plus de 3,5 tonnes**
- **Mais:**
 - Pas de limitation sur le tonnage, Passage de véhicules de 40 tonnes**
 - Pas de limitation sur la classe de pollution, Euro 0, Euro 1 et Euro 2 acceptés**

1.2 Historique de la proposition de double tunnel

1993: un accord international valide le tunnel autoroutier du Mercantour. La société concessionnaire devant moderniser et «exploiter» le tunnel routier de Tende

1997: Coup d'arrêt du projet Mercantour avec l'arrivée du gouvernement Jospin; **en 1998 le rapport Brossier révisé les projets de liaison dans les Alpes et propose le simple «retubage du tunnel de Tende» pour ne pas attirer les camions et la modernisation de la ligne Nice-Turin**

1999: Création de la Commission Inter Gouvernementale des Alpes du Sud (CIG) chargée d'améliorer les liaisons franco-italiennes (1)

2000: Rapport de l'Assemblée Nationale sur la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires (2)

*«La solution envisagée de créer un nouveau tunnel bidirectionnel parallèle à celui existant, aux normes d'une circulation moderne, avec des rameaux de raccordement permettant de garder le tunnel actuel comme galerie de secours et d'évacuation **est la seule solution vraiment raisonnable pour permettre un maintien de circulation poids lourds entre Nice et Turin par voie directe.**»*

2007: **Adoption par l'assemblée du projet de double du tunnel** et, du 4 juin au 13 juillet, **enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, en toute discrétion !**

2008: Gestion unifiée du tunnel (3)

=> 2014: Début des travaux. Forages pour drainage des eaux.

1.3 Les règlements de sécurité applicables

Le tunnel de Tende entre dans le périmètre de l'arrêté du 8 novembre 2006 qui s'applique aux tunnels européens de plus de 500 m:

«... Lorsque les prévisions à quinze ans montrent que le volume de trafic dépassera 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation, les projets doivent prévoir un tunnel bi-tube à circulation unidirectionnelle à la date à laquelle ce chiffre sera dépassé.

... Lorsque la largeur de la voie lente est inférieure à 3,5 mètres et que le passage des poids lourds est autorisé, des mesures supplémentaires sont prises afin de renforcer la sécurité.

... Dans les tunnels existants où il n'existe ni bande d'arrêt d'urgence ni trottoir, des mesures renforcées sont prises pour assurer la sécurité.

... Les nouveaux abris disposent d'une sortie conduisant à des voies d'évacuation vers l'extérieur.»

On ne peut pas dire que le tunnel n'est pas conforme à la réglementation parce que:

- Le nombre de véhicules est de l'ordre de 3600 de moyenne journalière par voie de circulation; le bi-tube n'est donc pas obligatoire.**
- Il est en alternance totale: pas de risque de collision.**
- La largeur totale de circulation > 3,5 m, ce qui permet une bande d'arrêt d'urgence.**
- Il n'y a pas d'abris «piège».**

Les règlements de sécurité applicables sont respectés

Pour améliorer la sécurité

Un dossier de sécurité est suivi par la CIG des alpes du sud

En 2011: Les conclusions de l'agent de sécurité (Walter Bortolan) sont que l'alternance totale répond à la majeure partie des conditions émises; Il demande entre autre que soit installée une équipe de pompiers sur la sortie côté Italie.

Un test de situation d'urgence a été fait en juillet 2013 par le SDIS 06, les pompiers italiens et l'ANAS.

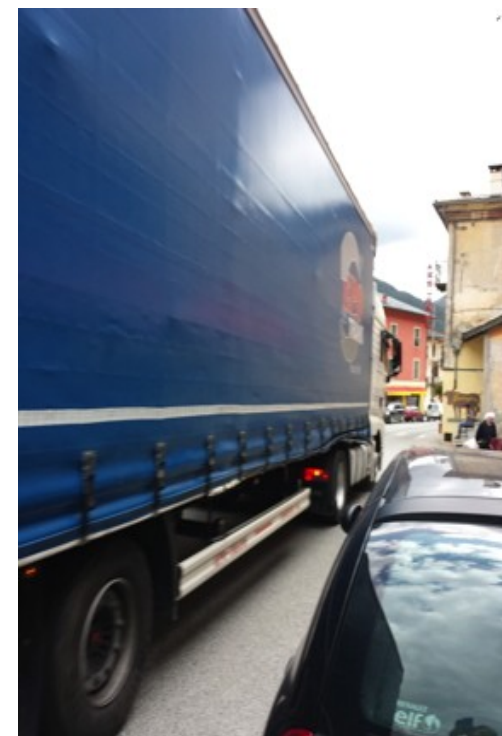
- ⇒ **La CIG considère que le tunnel est sécurisé tout en précisant que les mesures appliquées sont transitoires en attendant la réalisation du tunnel neuf.**
- ⇒ **Avec la circulation alternée il n'y a pas de risque de collision, mais il n'y pas de dispositif d'évacuation des piétons à l'abri des fumées en cas d'incendie.**
- ⇒ **Il est donc opportun de réfléchir au moyen de trouver des solutions de sécurité sans passer par le doublement.**

Propositions pour une révision du projet

Pour la mise en sécurité, REN propose le réalésage du tunnel actuel comme évoqué dans le rapport Brossier et selon la proposition de l'ANAS de 1999, le maintien de l'alternance de circulation et un système d'évacuation des piétons en cas d'incendie.

Depuis 2007 REN milite pour l'abandon du projet de doublement avec:

- des courriers aux ministres de l'environnement et des transports et au Président de la République, sans réponses depuis 5 mois
- des courriers auprès de la commission européenne, service EUPilot Natura 2000
- des motions de collectif: 2010, 2012...
- des réunions publiques: janvier 2009, janvier 2012
- des manifestations: juillet 2008, août 2010
- des pétitions: demande de révision du projet 2500 signatures, demande transfert de financement vers le rail: 2161 signatures à ce jour sur «change.org» et 800 signatures sur papier.



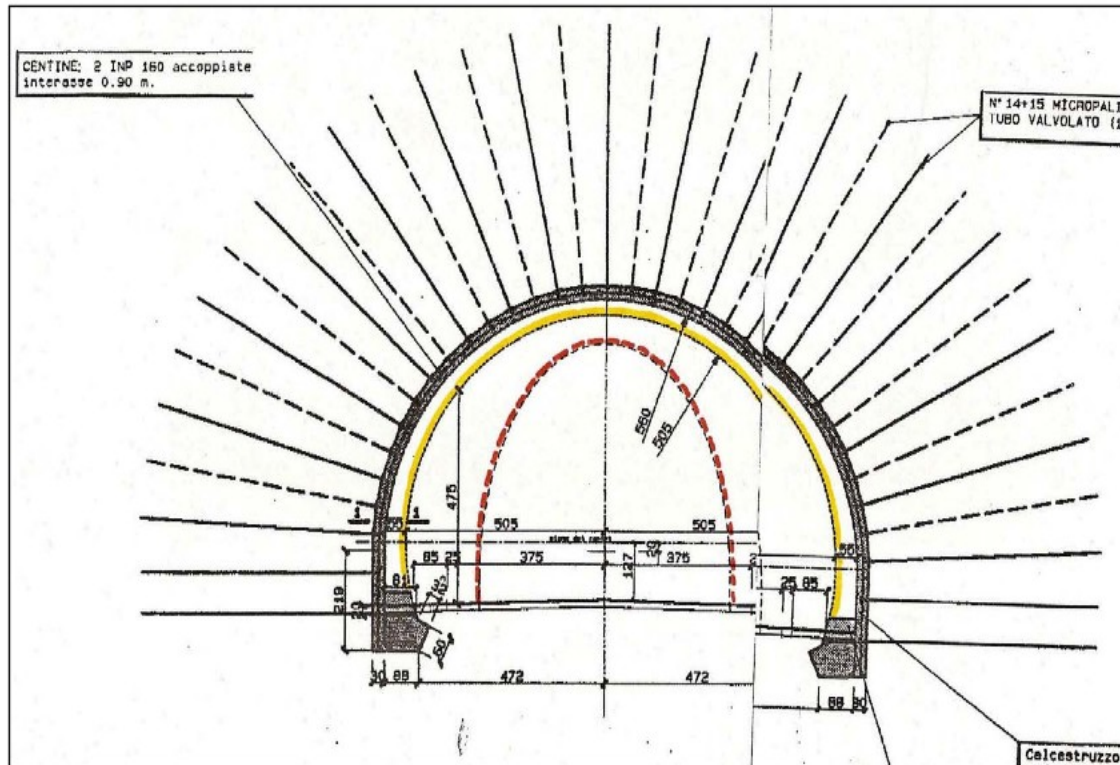
Objectif: obtenir la révision du projet initial pour une solution qui ne génère pas d'augmentation du trafic.

La Solution de l'ANAS proposée en 1999

La proposition ANAS de retubage de démonstration

[projet Compartimento Viabilità Piemonte/Trevi SoilMec]

Consolidation-réalésage de 6 m à 10 m sur 250 m de galerie fortement dégradée



GIR Maralpin/JM – Franchissements alpins du Col de Tende – La Brigue 05.07.2008 – page 14

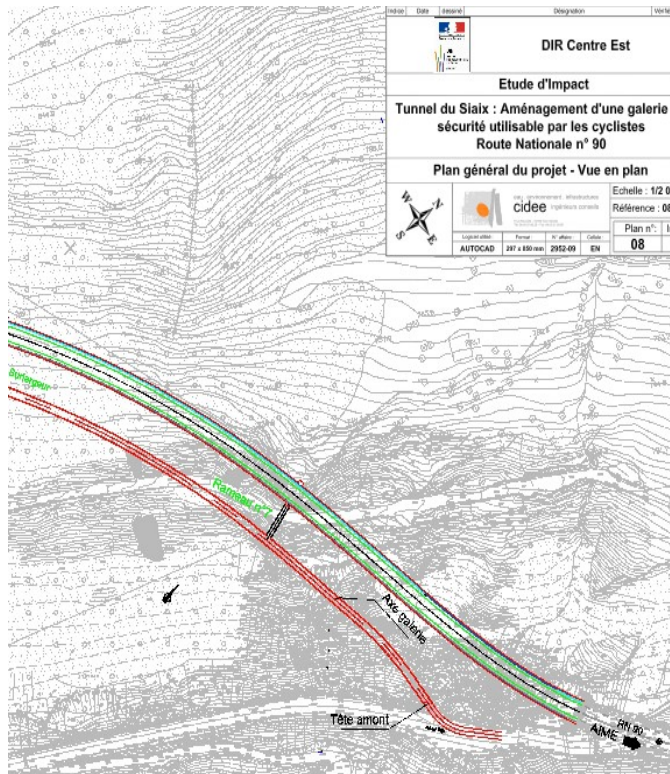
Le 27 février 1999, lors d'une réunion-débat organisée à Cuneo (Piémont), en la présence de Madame la Ministre de la République italienne Livia Turco, sous la présidence d'autorités régionales françaises et italiennes, et avec la participation de Monsieur Noël Lebel, co-président français de la Commission intergouvernementale, Monsieur Giuseppe d'Angiolini, président de l'A.N.A.S. (Direction des Routes et de l'Equipement italiens), a annoncé la disponibilité de ses Services pour la réalisation, **en urgence et à titre de démonstration**, dans la partie italienne de l'ouvrage, d'une **consolidation-réalésage d'une section centrale** en

péril, sur une longueur de 250 mètres et en portant sa largeur de 6 mètres à 10 mètres, **selon un procédé susceptible de ne pas interrompre la circulation.** ¹

¹Planche extraite de la présentation du GIR MARALPIN/JM – Franchissements alpins du Col de Tende – La Brigue 05.07.2008

Exemples de systèmes d'évacuation des piétons dans des tunnels européens

Tunnel de Siaix



Tunnel bidirectionnel de 1619 m (10,60 m chaussée) - Achevé en 1990²

Trafic de 11000 véhicules /jour

Le projet consiste à réaliser, dans le cadre de la mise en conformité du tunnel du Siaix, une galerie de 3,50 m qui doit permettre l'évacuation vers l'extérieur des usagers du tunnel routier et le passage des cyclistes dans les deux sens de circulation. Cette galerie sera parallèle au tunnel routier et

reliée à ce dernier par sept rameaux de communication.

La construction se fait sans arrêt de la circulation – Cout 31 millions d'euros

² Entre Moutiers et Aime - Savoie

Exemple du tunnel du Puymorens

Tunnel bi-directionnel de 4 820 m, achevé en 1994 ³



Travaux de sécurisation commencés en 2013:

11 abris pressurisés entièrement équipés et reliés à une **gaine d'évacuation issue de l'adaptation des gaines de désenfumage situées au-dessus de la chaussée**

Protection thermique permettant de garantir l'intégrité du chemin de fuite

Capacités de désenfumage renforcées et système de contrôle du courant d'air longitudinal

Rénovation des équipements de sécurité et d'exploitation du tunnel (vidéo, panneaux de signalisation, barrières, panneaux à message variables, etc.)

³ Pyrenees (Toulouse/Barcelona)

Exemple du tunnel du Mont Blanc

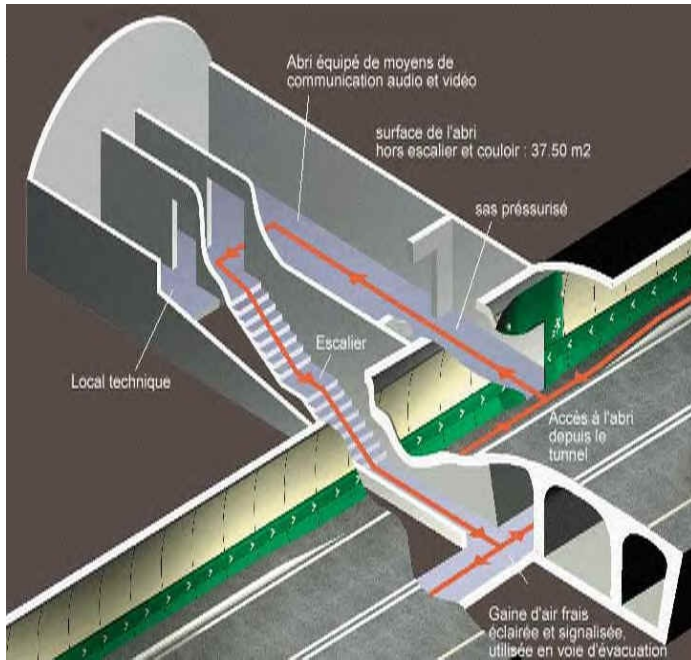
Tunnel bi-directionnel de 11,6 km, achevé en 1965

Travaux de sécurisation commencés après l'accident de 1999

37 abris, situés tous les 300 mètres. Chaque abri est relié par un escalier à une **galerie d'évacuation située sous la chaussée**.

3860 capteurs de température, 120 cameras, un système automatisé de verbalisation des contrevenants.

Capacités de désenfumage constituée de 116 carneaux reliés à la gaine d'air vicié.



Malgré un système performant de sécurité, on évoque régulièrement la possibilité de doubler le tunnel existant: La SITMB (Societa Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco) a pris publiquement position pour un second tube le 14 août 2012.

Exemples de dérivation de tubes de sécurité

Tunnel routier du Fréjus



Nouvelle galerie de sécurité reliée à l'ouvrage existant par 34 abris (100 m²) et 5 by-pass carrossables d'environ 50 m.

Cout 130 m€ - Tube de 12 875 m de long

Fin du percement: Mars 2014

D'abord conçue à 4 m, puis revue à 8 m de diamètre intérieur. Des pressions sont exercées pour que la galerie devienne une voie de circulation.

2012 - Question écrite 3313 du député: «[Beatrice Santais]... rappelle, en particulier, la délibération du syndicat du Pays de Maurienne du 13 décembre 2007, prise au cours de l'enquête publique, exigeant que la nouvelle galerie soit exclusivement réservée aux véhicules de sécurité et de secours, et s'opposant à la création de toute infrastructure nouvelle permettant, réellement ou potentiellement, un accroissement du trafic routier. Elle rappelle également les mesures favorisant le passage des poids-lourds par cet itinéraire : autorisation des véhicules « Euro 1 », alors qu'ils sont interdits au tunnel du Mont-Blanc, et mise en place dans la vallée de l'Arve, d'un plan de protection de l'atmosphère qui limite de 20 kilomètres heure la vitesse des poids-lourds dans ce territoire six mois par an.»

Réponse du ministre: «...Le non-accroissement de la capacité de trafic transitant par le tunnel constitue d'ailleurs la base de ce travail : le scénario retenu pour l'étude consiste en la création d'une voie de circulation dans la galerie en cours de construction, assortie de la réduction à une voie de circulation dans le tunnel existant. La capacité du tunnel du Fréjus demeurerait donc strictement identique.»

Jusqu'au jour où on décidera de passer à 2 fois 2 voies!

Encore mieux : le tunnel ferroviaire est accaparé par la galerie de sécurité

Tunnel routier du Somport



Tunnel bi directionnels ouvert en 2003

8602m – Chaussée de 9, 00 m – 270 millions d'euros

Trafic en 2013 environ 2342 véhicules/jour dont 468 PL/jour

Une lutte acharnée il y a une dizaine d'années pour sauvegarder la vallée d'Aspe avec Philippe Petetin.

Après l'accident du Mont-Blanc, le tunnel ferroviaire désaffecté voisin a servi de galerie de secours: les 9 niches sont prolongées en galeries d'évacuation.

Ceci rend improbable toute réouverture de la ligne ferroviaire Pau/Canfranc

Tunnel de l'absurde, ouvert aux marchandises dangereuses, emprunté par les camions parce qu'il est gratuit, débouchant du côté français sur une route dangereuse, RN 134, avec de nombreux accidents de poids lourds.



Pourquoi le Rail et pas la route

- **Le doublement est une opération inutile et coûteuse: 230 millions d'Euros, sans compter les dépassements prévisibles.**
- **L'argent mis sur la route ne sera pas mis sur le rail: il manque au moins 29 millions d'Euros en urgence et même 80 aux dernières nouvelles, sans compter la pérennisation.**
- **L'abandon du rail va à contre sens du développement durable et des besoins des populations.**
- **Les impacts sur la santé liés à la pollution sont avérés.**
- **Le risque est très grand, pour motif de sécurité, de l'aménagement progressif de toute la vallée pour obtenir un "couloir de circulation vers la riche vallée du Piémont" (cf. avis de la CARF) avec pour conséquence la fin de l'attrait touristique de la vallée.**

Il est illusoire de penser, un fois le tunnel doublé, qu'on pourra facilement régler le trafic (Cf Chirac 2001) ou instaurer un péage, les élus italiens s'y étant toujours opposés.

On peut noter au niveau national que la FNAUT : «L'abandon de l'écotaxe et son remplacement par un "péage de transit poids lourds" nettement moins productif, ne permet plus de financer la construction de nouvelles infrastructures de transports, notamment les nombreux projets de tramway, métro et autre bus à haut niveau de service (BHNS) des collectivités du troisième appel à projets gouvernemental.»

FNAUT:Fédération nationale des associations d'usagers des transports

Le Rail: une utilité qui n'est plus à démontrer

Un front uni pour le maintien et la modernisation de la ligne:

- tous les partis confondus, les élus, les associations,
- des actions communes avec les italiens,
- des interventions auprès des collectivités locale, de l'Europe, de l'Etat,
- des manifestations: 15 décembre, 4 janvier, 8 mars, 24 mai, 20 juillet, 20 septembre, 18 octobre...



Des conséquences visibles à la réduction de l'offre de desserte

- des usagers dans le détresse,
- une population fragilisée,
- des déménagements,
- des baisses de fréquentation touristique...

Un tout petit espoir reste encore à ce jour...

La pollution de l'air

Ozone:

Jusqu'à présent c'est surtout l'ozone qui pose problème dans le haut pays: depuis une douzaine d'années le capteur d'Adrechas en Haute Vésubie, situé à une vingtaine de kilomètres à vol d'oiseau de la vallée de la Roya, oscille entre 75 et 81 jours par an de dépassement des seuils autorisés par l'Europe en pollution de fond.

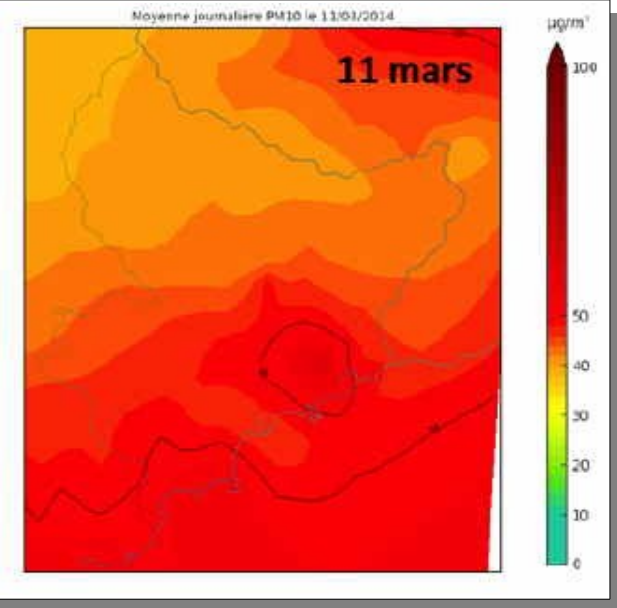
C'est à dire qu'avec 1 jour sur 5 de dépassement, l'arrière-pays est plus exposé à la pollution chronique à l'ozone que ne le sont les sites sur la Riviera, ce qui s'explique par le déplacement des masses d'air.

En 2013 la qualité de l'air moyenne à médiocre plus d'un jour sur deux dans les Alpes Maritimes.

► Épisodes de pollution aux particules

A l'instar d'une grande partie du pays, les Alpes-Maritimes ont elles aussi été concernées par des épisodes de **pollution aux particules fines**. Ainsi, des concentrations journalières supérieures à $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ont été mesurées à plusieurs reprises entre le 10 et le 21 mars.

- **5 procédures préfectorales d'information et recommandations à la population ont été déclenchées** sur prévision. Le niveau d'alerte ($80 \mu\text{g}/\text{m}^3$) n'a pas été atteint dans le département.



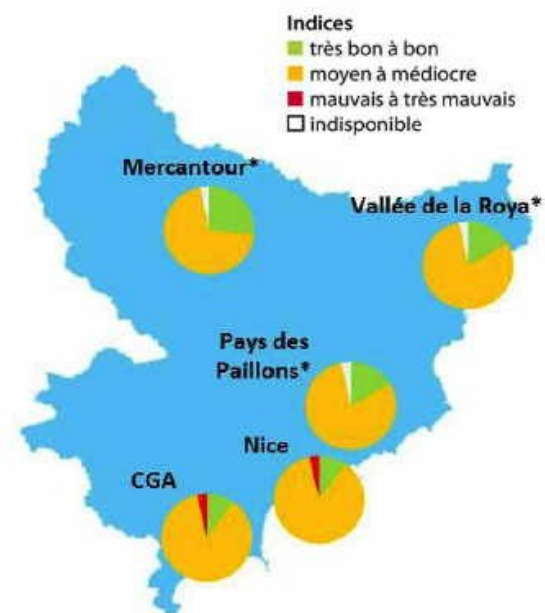
En mars 2014 le site d'air PACA montre pour la première fois, dans la roya, une pollution aux particules lors de deux épisodes de pointe.

De mars à juin, la tendance est restée à prédominance «moyen à médiocre»

► Qualité de l'air moyenne due à l'ozone

En juin, la qualité de l'air est globalement « moyenne à médiocre ». Les indices « moyens » prédominent et sont essentiellement dus aux concentrations d'ozone. Le 10 juin, des indices mauvais ont été relevés à Canne-Grasse-Antibes et à Nice en raison de niveaux élevés en ozone.

*données issues du modèle [AIRES](#)



La pollution de l'air: Des conséquences graves pour la santé

- **Pollution de l'air : une facture mondiale santé de 2600 milliards d'Euros annuels** selon un rapport de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), du fait des décès prématurés et des pathologies.
- **Pollution atmosphérique dans les Alpes : le parquet de Chambéry ouvre une enquête préliminaire** après la plainte de quatre élus écologistes visant « *la mise en danger de la vie d'autrui par abstention, consécutive à la circulation de marchandises sur la route, en Maurienne et en Vallée de l'Arve, notamment dans le cadre des transports routiers transfrontaliers par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus* ».

Agissons pour ne pas être amenés à déposer une plainte similaire en Roya!

Notes:

1 - Décret n°2000-131 du 11 février 2000 ...création de la Commission Inter Gouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud

2 - Rapport du conseil général des ponts et chaussées au ministère de l'équipement: La politique française des transports terrestres dans les Alpes.

3 - Décret n° 2007-1022 du 14 juin 2007 publication de l'accord relatif à l'amélioration des conditions de circulation dans le tunnel de Tende par la mise en place de dispositions communes de gestion et à l'engagement du processus de construction d'un nouveau tunnel