



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## tunnels

Question écrite n° 21294

### Texte de la question

M. Jean Tiberi attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les problèmes liés à la fin de la circulation en alternat dans le tunnel du Mont-Blanc. Il lui demande de lui indiquer les premières informations en possession du Gouvernement en la matière et quelles conclusions en tire ce dernier.

### Texte de la réponse

A l'occasion de la dernière réunion tenue au début du mois de décembre par la commission franco-italienne de contrôle du tunnel du Mont-Blanc, le groupement européen d'intérêt public, (structure mise en place à la demande des deux États en 2000 par les deux sociétés concessionnaires pour exploiter l'ouvrage), a présenté les premières conclusions d'une étude sur les conditions d'exploitation des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus demandée conjointement par les deux gouvernements à la suite de la suppression de l'alternat des poids lourds au printemps dernier. Il convient tout d'abord de noter qu'en 2003, le trafic global des poids lourds sur les itinéraires empruntant les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a diminué à la différence de l'évolution constatée notamment pour les franchissements du Brenner et de Vintimille. Pour ce qui concerne la répartition du trafic des poids lourds entre les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, celle-ci est passée d'un rapport de 90 % pour le tunnel du Fréjus, 10 % pour celui du Mont-Blanc avant la suppression de l'alternat à une répartition où désormais le tunnel du Mont-Blanc accueillait ces dernières semaines environ 21,5 % du trafic sur cet itinéraire. Une enquête réalisée conjointement avec les sociétés concessionnaires du tunnel du Fréjus auprès des chauffeurs routiers a permis de donner quelques éléments d'explication. Ainsi, il ressort que les critères prépondérants du choix de l'itinéraire par les chauffeurs sont la durée du trajet et la longueur du parcours. De même, les caractéristiques propres à chacun de ces ouvrages telles que les gabarits des véhicules admis et les conditions d'accès (par exemple, l'obligation pour les véhicules frigorifiques de circuler sous escorte au tunnel du Mont-Blanc) sont des éléments complémentaires de choix en faveur du tunnel du Fréjus. Enfin, la tendance constatée avant la fermeture du tunnel du Mont-Blanc en 1999 semble se confirmer dans la mesure où la clientèle régulière préfère utiliser le tunnel du Fréjus bénéficiant d'un itinéraire d'accès moins pentu et à statut autoroutier sur l'ensemble de son parcours français et italien. Les sociétés responsables de ces deux ouvrages sont convenues de poursuivre cette enquête au cours du premier semestre 2004 et de l'étendre notamment auprès des entreprises de transport. Ce n'est qu'au terme de cette seconde étape que des conclusions plus précises pourront être tirées et permettront notamment d'étudier et de décider avec nos partenaires italiens, l'opportunité de nouvelles mesures pour atteindre l'objectif arrêté par les deux gouvernements voulant que chaque tunnel accueille au moins 35 % du trafic total des poids lourds. Enfin, s'agissant des niveaux de pollution et de bruit, les mesures effectuées sous l'égide d'une association indépendante L'Air des deux Savoies et du Pays de l'Ain ont montré que ceux-ci ont légèrement diminué du côté français par rapport à ceux constatés en 1997.

### Données clés

**Auteur :** [M. Jean Tiberi](#)

**Circonscription :** Paris (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 21294

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 7 juillet 2003, page 5320

**Réponse publiée le :** 10 février 2004, page 1052