



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## tunnels

Question écrite n° 24462

### Texte de la question

M. William Dumas attire l'attention de 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 concernant la circulation dans le tunnel du Mont-Blanc (74) et dans le tunnel du Fréjus (73). En effet, le premier tunnel 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. Pour sa part, le deuxième tunnel 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, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son avis concernant les transports sources de pollutions.

### 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 de transport 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 avoir mesuré et évalué 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'automatisme juridiquement contraignant 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 vus appliquer une sur-tarification 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 % sur 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 % du trafic en 2011 à 1,6 % en 2012. Dans le même temps, les Euro 3 connaissaient une baisse de 33 %, passant de 31,04 % du trafic 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 locaux différenciés.

## Données clés

**Auteur :** [M. William Dumas](#)

**Circonscription :** Gard (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 24462

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [16 avril 2013](#), page 4091

**Réponse publiée au JO le :** [13 août 2013](#), page 8825