

Mémoire sur la réalisation du nouveau tunnel routier et la problématique du Col de Tende

●
à l'attention de l'ANAS¹, de la province de Cuneo et de son Préfet²
Cuneo, le 1^{er} septembre 2015

●
Version française de l'original italien
Titre, sous-titres, notes, références et commentaires du GIR Maralpin

Circonstances et cadre de la démarche

Le 31 Juillet dernier (31.07.2015), s'est tenue en Préfecture de Cuneo une rencontre au cours de laquelle l'ANAS a présenté le compte-rendu des activités engagées sur le nouveau tunnel de Tende et des projets qui seront développés dans les prochains mois. En particulier, dans la dernière période, les travaux ont concerné les entrées de la galerie sous la forme d'opérations de consolidation de la masse rocheuse du tunnel. En outre, du côté italien comme du côté français, ont débuté les excavations du nouveau tunnel, ainsi que les travaux de construction des ouvrages externes.

Il n'en reste pas moins que l'argument principal de l'opération relève du projet présenté par l'ANAS, à savoir la consolidation de l'ancienne galerie dans le but de créer des sorties de sécurité vers le nouveau tunnel.

L'ACIT (*Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto*)³ a exprimé dans une note les remarques suivantes : "Les temps de réalisation du projet ont soulevé chez les représentants intéressés des perplexités nombreuses : ont été évoquées des solutions alternatives comme la fermeture totale du tunnel pendant des périodes déterminées et l'augmentation du temps de travail de 8 à 10 heures par jour, avec pour conséquence la fermeture quotidienne du tunnel durant deux heures supplémentaires. Les deux hypothèses avaient été déjà présentées par l'ANAS, sans toutefois recueillir l'accord des différentes commissions de coordination et de concertation". On ferait état par ailleurs de 176 fermetures nocturnes.

¹ Azienda Nazionale Autonoma delle Strade S.p.A. (ANAS S.p.A.) [*Société nationale autonome des routes*] est une société italienne qui projette, construit et gère l'ensemble du réseau routier italien ainsi que les autoroutes italiennes gratuites dont elle a la concession. C'est l'équivalent de ce qu'étaient les DDE françaises avant leur mutation et leur démantèlement pour la reprise du réseau par les conseils généraux.

² Mémoire adressé le 1^{er} septembre 2015 aux destinataires suivants

- Ing. Fabrizio Cardone, Compartimento ANAS per la viabilità del Piemonte
- Federico Borgna, Presidente della Provincia di Cuneo
- Giovanni Russo, Prefetto di Cuneo

³ Association provinciale membre d'*Assotrasporti*, organisme agréé contrôle qualité auprès du Parlement italien et de la Commission européenne

Nous faisons référence à de telles informations pour réaffirmer que le temps nous semble venu de mettre fin à un tel "projet-farce" qui entraîne un gaspillage inutile de dépenses publiques.

Le projet actuel et ses tares

Le projet du nouveau tunnel est né en 2001 des recommandations exprimées par la *Commission Intergouvernementale pour l'Amélioration des Liaisons Franco-Italiennes dans les Alpes du Sud*. (CIG) selon laquelle "la sécurité du tunnel routier de Tende représente une priorité absolue".

A cette époque, le trafic bidirectionnel à l'intérieur de la seule galerie était géré selon sens unique alterné pour les poids lourds, tandis qu'il demeurait continu et à double sens pour les véhicules légers, mode d'exploitation auquel a été désormais substitué l'alternat pour tous les véhicules.

En 2004, la CIG décidait d'une configuration basée sur deux galeries à sens unique, pourvues chacune d'une voie de circulation, moyennant la réalisation d'une galerie nouvelle et le retubage du tunnel existant (cette solution est dite "Haute" du fait qu'elle maintient le franchissement du Col de Tende à la cote du tunnel existant)

En outre, il avait été décidé de procéder à un seul appel d'offres qui comprenait tous les travaux prévus, en souterrain et à l'air libre, en territoire italien comme en territoire français. Fut confiée à l'Italie la responsabilité de préparation de l'appel d'offres, de l'attribution des travaux et de leur contrôle, en précisant que le projet définitif serait rédigé, dans sa formulation finale, par l'ANAS, pour être soumis à appel d'offres selon les normes ou les règlements italiens.

Conformément aux recommandations de la CIG, les dispositions du projet prévoient la réalisation d'une nouvelle galerie à coté de celle existante et l'élargissement de celle-ci. Les deux galeries auront un entraxe de 30 mètres et seront reliées par des galeries transversales praticables par des piétons et carrossables.

La section transversale présente les caractéristiques suivantes [cf. Planche 1 (coupe de droite)]

- plateforme routière carrossable de 6,5 m. de largeur totale comprenant
 - une voie de circulation de 3.50 m.
 - une voie de secours de 2,70 m.

Mais quelles sont donc les exigences véritables ? Assurément celles de rétablir une liaison routière transfrontalière sûre que l'ancien tunnel de 1882 n'est plus en mesure de garantir. Il est à souligner que cette liaison doit être dévolue au trafic normal, et certainement pas au trafic des poids lourds. En d'autres termes, la Vallée de la Roya ne doit pas être utilisée pour le trafic des marchandises dans le couloir Espagne-France-Italie-Reste de l'Europe ; elle ne dispose pas des infrastructures adéquates; et elle n'en a pas non plus la vocation.

Par conséquent, une fois clairement établies des règles d'interdiction au trafic de véhicules articulés lourds, il nous semble qu'un normal tunnel - à double sens - soit plus que suffisant pour résoudre le problème.

Comme - depuis toujours - les associations écologistes de Cuneo et bien d'autres groupes l'ont déclaré, on ne voit aucun avantage à entreprendre la réalisation de deux galeries à sens unique, avec, pour chacune, une voie de 3.50 m et une de secours de 2,70 m. Un tel ouvrage est disproportionné et ne s'insère absolument pas dans un contexte routier de montagne et de traversée des villages historiques échelonnés le long des routes d'accès.

À l'heure présente, nous sommes encore à temps pour revoir le projet et à le ramener sur les rails d'une exécution correcte et répondant réellement aux exigences du territoire, car, à ce jour, n'ont été engagées que les entrées de la nouvelle galerie et n'ont été dégagées que quelques dizaines de mètres à chacune des extrémités de l'ouvrage.

Les propositions du collectif et son argumentaire

Ce qu'il faut entreprendre, c'est la réalisation d'une seule galerie, mais de section caractéristique C1 ou C2 selon désignation ANAS [cf. Planche 1 (coupe de gauche)], ainsi que l'avaient d'ailleurs envisagé des groupements réunis en consortium au moment de l'appel d'offres.

Une telle solution s'accompagne d'une remarquable économie des coûts de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros. En outre, nous rappelons qu'une section de galerie normalisée (du type ANAS C1) présente, par rapport à la section réduite adoptée dans le projet en cours de réalisation, quelque avantage économique pour les constructeurs du fait qu'ils peuvent avoir recours à des équipements "standard" (positionneurs, appareils de forage, pelles mécaniques, excavateurs, camions, coffrages, etc.).

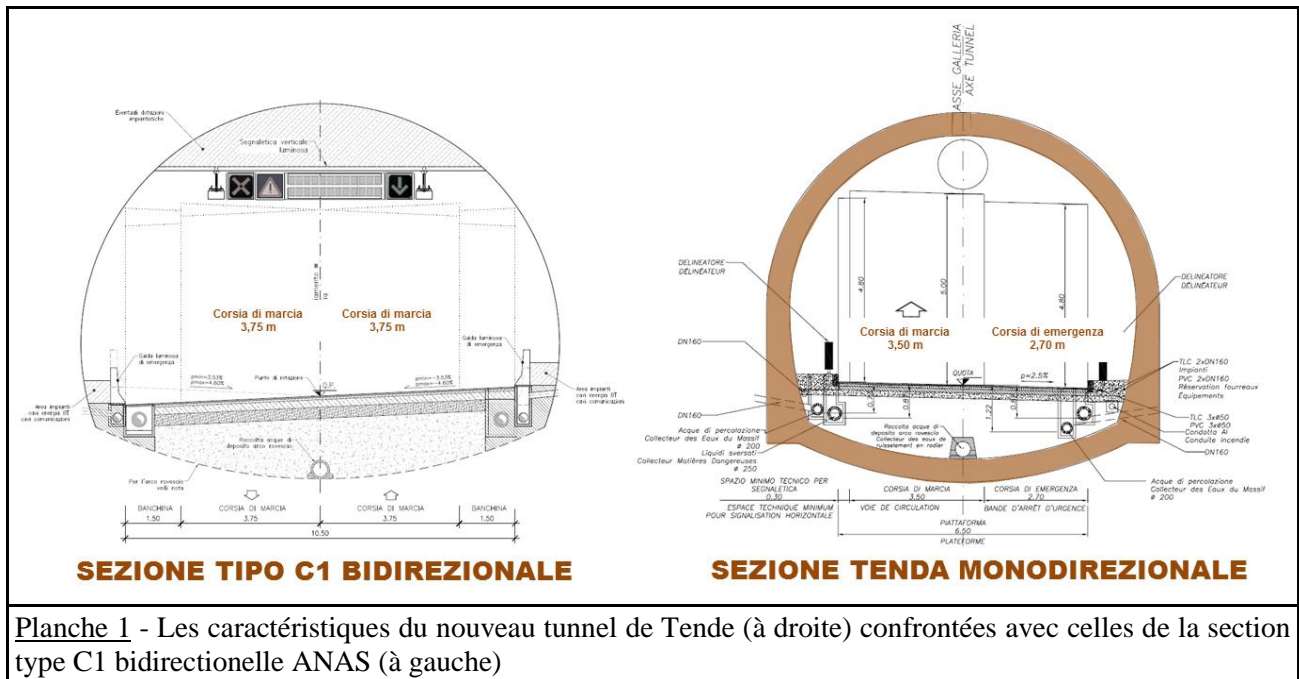


Planche 1 - Les caractéristiques du nouveau tunnel de Tende (à droite) confrontées avec celles de la section type C1 bidirectionnelle ANAS (à gauche)

Par ailleurs, le réalésage du tunnel ancien est, de l'avis de nombreux techniciens qualifiés, une opération antiéconomique et techniquement peu soutenable. Il est bien connu des spécialistes de tunnels que des interventions sur des ouvrages anciens peuvent entraîner des coûts démesurés et imprévisibles. Dans cet ouvrage datant de près de 150 ans, les masses rocheuses environnantes sont "décompressées" et, dans la calotte, subsistent des vides, jamais étudiés du fait des moyens manuels d'excavation mis en œuvre au cours de la deuxième moitié du 19^{ème} siècle.

En outre, il n'est pas sensé de détruire un ouvrage d'intérêt historique : le tunnel de Tende est le premier vrai tunnel routier transalpin. Ce vieux tunnel peut très bien être utilisé à usage touristique, pour le transit des piétons et cyclistes qui, autrement, doivent faire l'ascension du col, où, d'ailleurs la route à lacets du versant français est hors d'usage. Mais il peut surtout excellemment assurer la fonction de tunnel de secours pour les urgences.

Nous sommes bien conscients des difficultés bureaucratiques soulevées par la modification d'un projet en cours d'exécution, mais les Administrations et l'ANAS, qui ont retenu d'emblée ce choix malencontreux, peuvent se racheter et s'efforcer de redéfinir le projet, ne serait-ce que dans le souci de ne pas gaspiller inutilement les ressources publiques.

Retour sur les projets antérieurs

Le tunnel existant a une largeur moyenne utile de 6,50 m, une longueur de 3 186 m. Les projets présentés précédemment à plusieurs reprises avaient plus de sens que le projet actuel : par exemple celui du regretté ingénieur G. Vassallo de la Province de Cuneo envisageait un tracé plus favorable et prévoyait un tunnel à double sens avec deux voies de 3,50 m. et une longueur globale de 3 385 m.

En 1988, un projet COGEFAR proposait un tunnel bidirectionnel à une cote plus basse et une longueur de 6 320 mètres.

N'oublions pas non plus que, plus récemment, le 27 février 1999 à Cuneo, devant la ministre Livia Turco, le président de l'ANAS Giuseppe d'Angiolini avait annoncé la disponibilité de ses services

pour réaliser, "en urgence et à titre de démonstration", dans la partie italienne de l'ouvrage, "une consolidation-réalésage d'une section centrale en péril sur une longueur de 250 m sans interrompre la circulation" et déclaré la disponibilité des fonds nécessaires à cette fin. Cette proposition fut d'emblée refusée par les représentants français.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvdossiers/MolinariConfRouteRailColTende807s.pdf>]

Rappelons enfin que, lors de l'appel d'offres, un groupement d'entreprises avait proposé, comme variante du projet actuel, un tunnel bidirectionnel avec une section adéquate et de consistantes économies.

Se référer à des bonnes pratiques et à des solutions innovantes

Le projet actuel est une véritable "usine d'imprévus". Il contraindra les communautés locales à supporter des retards et des restrictions de trafic qui se poursuivront bien au delà des sept (7) années annoncées, et l'ANAS aura à faire face aux réserves soulevées par le consortium en charge des travaux relativement aux imprévus de diverses natures qui ne manqueront pas de survenir.

Par ailleurs, les motifs de sécurité invoqués pour justifier l'ouvrage à deux tubes sont parfaitement contestables. Rappelons en effet que l'ANAS préside à la construction - ou vient d'achever - divers tunnels routiers à double sens de circulation, pourvus de voies de 3,50 m et de longueur bien supérieure à 3 km.

Mentionnons-en trois exemples parmi d'autres :

- sur la SS27 du Gran San Bernardo, est en cours de percement le tunnel de Saint Oyen, long de 3950 m, de section type C2 bidirectionnelle. La route relie le NW de l'Italie à la Suisse et l'Europe du Nord, à travers le tunnel bidirectionnel du Grand Saint Bernard et assure un trafic international réparti tout au long de l'année ;
- sur la SS 42 du Tonale et de la Mendola, le récent tunnel Sellero long de 5 074 m à tube unique du Type C1 bidirectionnel, inauguré en 2013, est parmi les tunnels les plus longs que l'ANAS a réalisés et gère directement. Il est doté des plus modernes équipements qui permettent de garantir des standards de sécurité élevés grâce à un système de contrôle et de surveillance directe depuis le Centre opérationnel de l'ANAS ;
- sur la SS340 Regina Cima Porlezza, se trouve un tunnel de 3 271 m à tube unique [de type V CNR 78/80]. Cette route constitue l'unique liaison rapide Est/Ouest à travers les cols du San Bernardino-Spluga et Come. Elle constitue aussi l'unique liaison directe entre Poschiavo, Bregaglia et Ticino-Masolcina, et conséquemment dessert un bassin très important.

Toutes ces routes assurent de toute évidence un trafic au moins sinon plus important que celui de Tende, et pourtant, à ce qu'il semble, des ouvrages souterrains bidirectionnels y sont acceptés !

La décision du doublement du tunnel de Tende a été prise par la CIG peu d'années après la tragédie du Mont Blanc, et la définition du projet actuel date de plus de dix ans. Au cours d'un tel laps de temps ont été réalisées diverses solutions "hybrides" entre les deux solutions extrêmes celles du bitube monodirectionnel et celle du monotube bidirectionnel comportant un couloir d'évacuation latéral.

Un bon exemple de cette seconde solution est celui du tunnel du Gran San Bernardo, long de 5 768 m, entre l'Italie et la Suisse. On y dénombre 600 000 passages l'an (de l'ordre de grandeur de celui de Tende⁴) et la sécurité y sera désormais assurée par le biais d'un petit tunnel latéral en cours d'achèvement.

⁴ La station de comptage de Tende étant hors d'usage depuis 4 années, l'on ne peut estimer le trafic que par extrapolation des dix dernières années où l'on observe une baisse tendancielle de 10 % sur 10 ans, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) devant s'établir en 2915 autour de 3000 TMJA deux sens réunis [source CG 06]

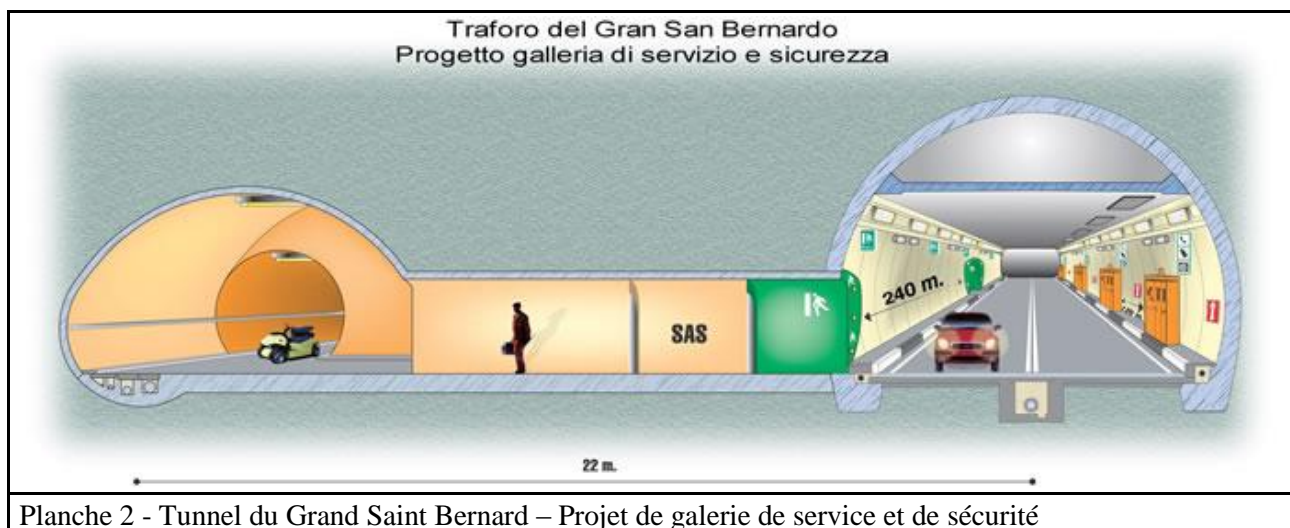


Planche 2 - Tunnel du Grand Saint Bernard – Projet de galerie de service et de sécurité

Un cas analogue est celui du tunnel routier du Gothard, long de près de 17 km.

Une configuration semblable préexiste déjà dans le cas de Tende, dans la mesure où sera disponible le tunnel existant, plus qu'adéquat pour une voie d'évacuation.

Ainsi, avec une section bidirectionnelle de type C1 et la présence d'un tunnel existant qui le jouxte, sont réunies toutes les conditions requises pour réaliser un ouvrage répondant à toutes les conditions de sécurité.

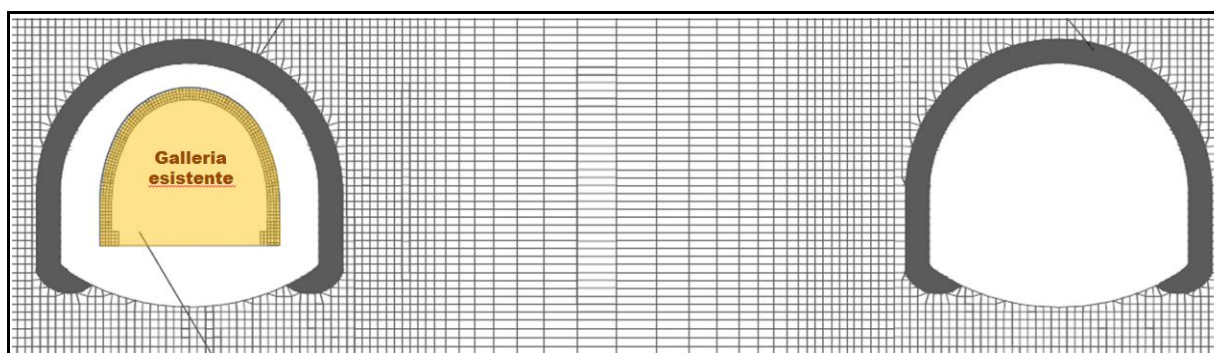


Planche 3 - La configuration prévue pour les deux tunnels de Tende [vue du Nord vers le Sud]

Sécurité de l'ouvrage et sécurité des accès

En ce qui concerne la sécurité, deux points fondamentaux doivent être soulignés.

- Les incendies réellement catastrophiques ne peuvent survenir en l'absence de véhicules lourds, lesquels en raison de leur typologie sont susceptibles de générer des incendies développant une puissance s'élevant jusqu'à 100 MW, alors que l'incendie d'un véhicule léger ne peut guère générer que 5 MW.

Or nous avons clairement souligné que le tunnel de Tende ne doit pas être utilisé pour l'acheminement de trafic lourd de marchandises.

- Le retour d'expérience de l'accident du tunnel du Mont Blanc a révélé que les mesures de sécurité contre les accidents ne doivent pas être prises au seul niveau de l'ouvrage, mais à celui de l'ensemble "tunnel + voies d'accès". En d'autres termes, si la sécurité du tunnel est par nature un facteur fondamental, tout aussi importante est celle des accès au tunnel. Par exemple, si un poids-lourds chargé de matières dangereuses capote sur l'itinéraire d'accès, à tous les risques de pertes de vies humaines, s'ajoutent ceux de devoir faire face à l'évacuation des populations résidentes, la pollution et les dommages économiques d'évaluation difficile.

Ce sont là des raisons qui légitiment encore davantage les demandes d'interdiction du trafic des poids lourds dans la Vallée de la Roya.

S'appuyant sur l'ensemble de ces motifs, nous nous permettons de rappeler ce que nous avons déjà soutenu dans le passé où nous avons alors envisagé deux solutions :

- réaliser un seul nouveau tunnel et répartir les ressources financières pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic le long des itinéraires d'accès, démarche qui améliorerait aussi la sécurité du trafic local
- implanter le tunnel à une cote inférieure, en éliminant de ce fait une partie de l'itinéraire d'accès⁵.

Ce sont des propositions que d'autres projeteurs et nous avons formulées mais qui ont désormais sombré dans l'oubli.



Pour une approche globale et à long terme d'une problématique du Col de Tende devant épouser les recommandations de la Convention alpine

En revenant à la problématique de la liaison transfrontalière de Tende les mêmes associations et bien d'autres se sont impliquées de longue date⁶, nous réaffirmons que la ligne ferroviaire existante doit être remise en état et valorisée : elle représente un outil important de relance touristique et doit devenir un moyen de transport efficace et d'utilisation systématique par les populations locales.

Des exemples vertueux d'utilisation rationnelle du chemin de fer en milieu montagnard sont nombreux, en Italie comme dans le reste de l'Europe.

- Une grande station comme celle de Zermatt, peuplée de 9 000 habitants et offrant 17 000 lits touristiques, est uniquement desservie par une liaison ferroviaire cadencée.
- Le Val Pusteria, pour nous en tenir au territoire national, constitue également un exemple réussi de transport local rationnel.

⁵ Le nouveau tunnel du Col de Tende : "Ça aurait été mieux 100 mètres plus bas : de cette manière on évitait de traverser les sables aquifères" - À l'occasion d'une visite sur les lieux, le 31 octobre 2014, le géologue Giorgio Martinotti déplore, à la lumière des premières difficultés rencontrées sur le chantier, tout à la fois son implantation et sa nature.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/MartinottiTendaBisChantierFrStampaNov2014.pdf>]

⁶ Appel d'associations italiennes et françaises en faveur de la complémentarité de la route et du rail au Col de Tende [cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/MotionColTendeRouteRail811.pdf>]

Pourquoi donc investir autant de ressources dans un projet illogique comme celui du double tunnel routier de Tende, totalement déconnecté du contexte local, au lieu de le faire raisonnablement dans une infrastructure soutenable comme la ligne ferroviaire ?

Au moment où les Gouvernements Italien et Français et leurs administrations ferroviaires respectives ne parviennent pas à un accord concret sur la couverture financière adéquate pour la remise en pleine activité de la ligne Cuneo-Ventimiglia, les mêmes Gouvernements et leurs administrations routières se sont empêtrées au Col de Tende dans un projet retenant des solutions techniques irrationnelles, impliquant des coûts disproportionnés, dont la durée est incertaine et qui entraîneront des conséquences désastreuses à long terme dans nos vallées.

Les Associations signataires de ce document de portée locale, régionale et même nationale, ont, depuis des décennies, conjugué leurs efforts pour que soit engagée et poursuivie une stratégie de transport respectueuse de l'environnement selon les exigences de la Convention Alpine et d'autres organisations internationales.

En définitive, les organisations signataires expriment fermement leur opposition au projet actuel et réclament publiquement qu'il soit redimensionné sous la forme d'un unique tunnel bidirectionnel à deux voies de circulation d'au moins 3,50 m chacune, doté des dispositifs normaux de sécurité.

Elles invitent en outre publiquement les Magistratures comptables, italienne et française, à enquêter sur un tel gaspillage des ressources publiques.

Cuneo, le 1^{er} septembre 2015

Legambiente Circolo di Cuneo

Pro Natura Cuneo

Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta

Pro Natura Piemonte

Italia Nostra Direzione regionale Liguria & Sezione "Imperia e Intemelia"

Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin)

Ce mémoire a été diffusé *en intégralité* sous sa version originale italienne sous le titre "*Fabbrica di imprevisti : il nuovo traforo di Tenda*" dans *Cuneo Cronaca* du 1^{er} septembre 2015
Cuneocronaca.it - 15:35, 01.Set 2015 - [<http://www.cuneocronaca.it/notizia.php?nID=3758>]

