

*Date de dépôt: 14 septembre 2005*  
*Messagerie*

**Rapport du Conseil d'Etat**  
**au Grand Conseil sur la motion de la Ville de Genève : Tunnel du**  
**Mont-Blanc : contre une réouverture irresponsable au trafic des**  
 **poids lourds**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 29 août 2003, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion de la Ville de Genève qui a la teneur suivante :

*Considérant:*

- la volonté affichée des gouvernements français et italien de rouvrir le tunnel du Mont-Blanc au trafic des poids lourds dès que possible, alors que:*
  - des évaluations indépendantes en matière de sécurité et de protection de l'environnement n'ont toujours pas été faites et publiées, validant les différentes mesures prises dans le cadre de la réfection,*
  - les procédures judiciaires contre les dirigeants actuels des sociétés concernées en vue de déterminer leurs responsabilités ne sont pas terminées,*
  - il existe un manque flagrant de transparence sur les liens supposés ou réels entre les sociétés responsables et certaines des entreprises ayant travaillé sur la réfection du tunnel,*
  - le préavis clairement exprimé par une majorité de la population de la vallée de Chamonix est négatif,*
  - la concertation promise par les autorités a été effectuée de façon insuffisante;*

- *les dangers graves et avérés que représente le trafic des poids lourds dans les tunnels routiers, comme cela a été confirmé récemment de manière tragique dans le tunnel du Saint-Gothard;*
- *l'absence de véritables mesures et d'un calendrier concret en France et en Italie, à notre connaissance, pour un transfert substantiel des marchandises de la route vers le rail, conformément aux objectifs de la Convention alpine;*
- *la tendance croissante des entreprises à utiliser les poids lourds comme des « dépôts mobiles », dans une obsession de limiter les stocks et délais, reportant ainsi des coûts sociaux, humains et environnementaux sur la population et les collectivités publiques;*
- *le manque de contrôles suffisants sur les entreprises et les véhicules qui circulent sur ces axes à forte densité, comme en témoigne le cas de l'accident survenu dans le tunnel du Saint-Gothard;*
- *l'exploitation éhontée des chauffeurs, qui sont obligés de rouler jusqu'à trente heures d'affilée sur pression de leurs employeurs;*
- *le fait qu'une réouverture mesurée au trafic des voitures n'est pas contestée, de même qu'un transit de camions locaux à vocation de desserte régionale, si la sécurité est garantie de manière indépendante,*

*le Conseil municipal félicite le Conseil administratif pour sa prise de position publique du 31 octobre 2001 et l'invite, au nom de la protection des habitants de Genève et de leur environnement, à:*

- *rendre compte dans les plus brefs délais au Conseil municipal de ses démarches déjà entreprises sur le problème du tunnel du Mont-Blanc, en particulier suite à la motion M 160 votée en avril 2001 et à la proposition PR 35 votée en juin 2001;*
- *intervenir par tous les moyens envisageables auprès des plus hautes instances politiques en Suisse, en France et en Italie, ainsi qu'à l'échelon européen, pour:*
  - *faire appliquer les directives et procédures en matière de sécurité et de protection de l'environnement;*
  - *empêcher la réouverture de ce tunnel aux camions tant que des mesures substantielles de sécurité n'auront pas été prises et validées de manière indépendante et que des mesures de transfert des marchandises vers le rail n'auront pas été au moins programmées dans des délais raisonnables;*

- *transmettre cette motion au Grand Conseil au sens des articles 30, alinéa 3, et 37A de la loi sur l'administration des communes, afin d'inciter l'Etat de Genève à intervenir dans le même sens que la Ville.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat rappellera que suite à l'incendie du 24 mars 1999, le Grand Conseil a été saisi d'une motion de Mmes et M. Christian Brunier, Françoise Schenk-Gottret et Laurence Fehlmann Rielle pour un tunnel du Mont-Blanc moins dangereux et polluant (M 1375). Renvoyée à la commission des affaires communales, régionales et internationales, elle a donné lieu à un important débat sur la question des conditions de sécurité dans l'ouvrage.

Le 4 octobre 2001, le Grand Conseil a renvoyé cette motion au Conseil d'Etat qui a rendu, le 22 décembre 2004, un rapport circonstancié sur les actions entreprises au sein des conseils d'administration des sociétés concessionnaires italienne (Società italiana per azioni per il traforo del Monte-Bianco-SITMB) et française (Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc-ATMB). Le Grand Conseil a pris acte de ce rapport le 18 février 2005.

En substance, le Conseil d'Etat a constamment rappelé que les impératifs de sécurité primaient sur toute logique économique. A ce propos, bien que minoritaire au sein des conseils d'administration des sociétés exploitantes, il s'est opposé à l'abandon de la solution de l'alternat concernant le trafic des poids lourds. Il a également insisté à maintes reprises sur la nécessité d'étudier des solutions de ferroutage (transfert modal) concernant le trafic des marchandises à travers les Alpes.

Il convient toutefois de préciser que dans ce dossier, l'action du Conseil d'Etat est fortement limitée du fait qu'il s'agit d'un ouvrage situé hors du territoire national, dont les sociétés concessionnaires dépendent fortement de leurs ministères respectifs de tutelle. Nonobstant cela, le Conseil d'Etat entend maintenir sa présence au sein des conseils d'administration des sociétés concessionnaires pour s'assurer que les prescriptions en matière de sécurité sont respectées et que les membres desdits conseils continuent à être sensibilisés à ce problème.

L'incendie du tunnel du Fréjus du 4 juin 2005 a rappelé de manière tragique la dangerosité de ces ouvrages pour le transit des marchandises. La fermeture du tunnel consécutive et le report du trafic des poids lourds sous le tunnel du Mont-Blanc ont obligé les sociétés concessionnaires à réagir

rapidement et notamment à garantir le strict respect des prescriptions de sécurité en vigueur pour cet ouvrage.

A titre d'exemple, la société concessionnaire italienne (SITMB) a obtenu du ministère des Transports la possibilité d'augmenter la capacité de l'aire de contrôle d'Aoste, qui passe de 250 places à 500-600 places pour éviter l'attente et les files de camions à l'entrée du tunnel. Par ailleurs, elle étudie la mise en place d'une 2<sup>e</sup> aire de stationnement et de contrôle de 250 places au sud d'Ivrea.

Elle a également obtenu un soutien politique pour le renforcement des effectifs de police (intensification des contrôles – renforts de la Polstrada – police routière – venant de Turin et de la Vallée d'Aoste) et le déploiement des forces de la Sécurité civile pour prêter main-forte aux opérations de police et de contrôle de la sécurité.

A noter également que la constitution d'un Groupement européen d'intérêt économique (GEIE), structure commune aux deux sociétés concessionnaires, chargé de la gestion et de la sécurité dans l'ouvrage et dans lequel siège un représentant du canton de Genève, permet au Conseil d'Etat d'avoir une bonne visibilité sur tout ce qui concerne la sécurité dans l'ouvrage.

Par ailleurs, le procès sur la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc qui s'est tenu à Bonneville de janvier à avril 2005 et dont le jugement, exemplaire à bien des égards, a été rendu le 27 juillet dernier, a rappelé la responsabilité de l'Etat dans la gestion de ces ouvrages et la nécessité de mettre en place une vraie politique des transports dans les Alpes.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

La présidente :  
Martine Brunschwig Graf