

# EDITION SPECIALE

Collectif le bout du tunnel, 13 janvier 2009

**V**ous le savez déjà, après de nombreuses années de défense d'un projet unique pour la mise en conformité du tunnel du plateau, le Conseil Général informe et consulte la population au sujet des travaux de rénovation du tunnel lors d'une réunion, **mardi 20 janvier à 18h30, salle des fêtes de St Pancrasse.**

Pour aborder cette réunion que le Conseil Général aura de son côté bien préparée, il faut comprendre les multiples enjeux de ces travaux. Nous essayons de donner ici quelques clés.

## Type d'accès au plateau ou « confort » du tunnel

Le tunnel actuel est étroit, rendant le croisement difficile en certains endroits, mal éclairé et avec des fuites d'eau entraînant stalactites et verglas en hiver.

Si une amélioration est plus que bienvenue, il faut se poser la question du type d'infrastructure routière pour l'accès au plateau.

Souhaitons-nous un tunnel large permettant à deux cars ou camions de se croiser, avec piste cyclable dédiée et trottoir ? Un ouvrage plus modeste peut-il satisfaire les besoins du plateau ?

## Durée et impact de la fermeture pendant les travaux

L'impact des travaux sur la population du plateau sera proportionnel à la durée de fermeture totale du tunnel : fatigue, coût des transports, perte de temps en déplacements etc.

Cette durée de fermeture dépend d'une part du type de tunnel que l'on souhaite avoir et d'autre part du choix du projet et du type de travaux.

Il faut que chacun réalise ce que signifient un mois, six mois ou un an de fermeture totale de la route pour sa famille en particulier et pour le plateau en général.

## Sécurisation de l'entrée Sud

Des travaux moins longs ne doivent pas se faire au détriment de la sécurité ni augmenter le risque de nouvelles fermetures.

L'entrée aval (coté sud, St Nazaire) est instable et pourrait poser des problèmes en cas de mouvements de blocs. Le Conseil Général avait prévu une section de tunnel neuf coté sud pour éviter ce problème. Si cette section neuve est abandonnée, se pose la question de la sécurisation de l'entrée sud.

## Aléas techniques pendant les travaux

Le creusement de tunnels n'est pas une science exacte. La durée et le coût des travaux évoluent toujours en cours de chantier (le plus souvent vers du plus long et du plus cher) et il y a des aléas spécifiques liés au terrain.

Dans notre cas, l'élargissement (réalésage) du tunnel existant au niveau de la partie à ciel ouvert entraîne un risque assez élevé d'effondrement avec comme conséquences un rallongement important des travaux et une augmentation de leur coût.

## Coût des travaux

Les différents projets ont des prévisions de coûts différentes. Ces prévisions sont différentes des coûts réels qu'on ne connaît qu'une fois l'ouvrage terminé.

Pour la population, les fermetures du tunnel auront également un coût. Bien que l'argent ne « vienne pas de la même poche » puisque le Conseil Général paye les travaux et la population paye l'essence, l'usure des véhicules et les heures de sommeil en moins, il faut bien prendre en compte cet aspect là (l'ignorer ne le fera malheureusement pas disparaître).

## Projets possibles

### ***Tunnel « 7 mois » (Conseil Général)***

C'est le projet qui était proposé par le Conseil Général avant la manifestation du 8 octobre.

Il consiste en le creusement d'un tunnel aval neuf et réalésage (élargissement) de la partie rectiligne amont du tunnel.

Prévision de 7 mois de fermeture, mais plus probablement 10 à 12 mois.

### ***Tunnel mis en conformité (Conseil Général)***

Cette solution prévoit de mettre en conformité le tunnel sur son tracé actuel avec reprises ponctuelles de la largeur pour améliorer les conditions de croisement voiture/car. L'impact sur la population pendant les travaux sera faible. Certainement le projet le moins cher. Sécurisation et Pérennité de l'entrée aval à préciser (pas de tunnel neuf aval).

### ***Tunnel neuf (ancien projet Conseil Général)***

Creusement d'un nouveau tunnel parallèle au tunnel existant. Techniquement cette solution est plus simple et moins risquée techniquement que la solution « 7 mois ».

La durée de fermeture serait inférieure à la solution « 7 mois », et nettement inférieure si la circulation est maintenue dans le tunnel actuel pendant les travaux. La possibilité de circuler dans le tunnel pendant les travaux est à préciser, il y a des précédents. Certainement le projet le plus cher : 15% de plus que la solution « 7 mois ». Projet actuellement non retenu par le Conseil Général.

### ***Solution mixte (suggestion du Collectif le bout du tunnel)***

Combinaison entre le projet « 7 mois » et le projet « Tunnel mis en conformité ».

La partie amont rectiligne est mise aux normes mais pas élargie (les croisements ne sont pas trop

compliqués sur cette partie). La partie aval est remplacée par le tunnel neuf du projet « 7 mois ».

Environ 2 mois de fermeture. Bonne sécurisation de l'entrée aval. Risque technique faible.

A (long) terme il est possible de prolonger la partie aval par un nouveau tunnel amont et se retrouver dans le cadre du « tunnel neuf ».

## Et maintenant ?

Le Conseil Général a entendu notre mobilisation depuis Octobre 2008 et organise cette première réunion d'information.

Vous êtes concernés ! Venez nombreux pour mieux comprendre les enjeux et donner votre avis.

Préparez-vos questions !

Nous souhaitons que la prise de décision soit ensuite la plus démocratique possible. Pourquoi pas un vote des habitants du plateau ?

Collectif Le bout du Tunnel.

Saint-Pancrasse,  
Saint-Hilaire du Touvet,  
Saint-Bernard du Touvet.

<http://tunnel38.blogspot.com>