

## PRÉFECTURE DE LA HAUTE-SAVOIE

À l'att. de Mme Emmanuelle DUBÉE  
Préfète de la Haute-Savoie

12, Rue du 30<sup>ème</sup> régiment d'infanterie  
74 000 ANNECY

Le 24 octobre 2025

Nos réf : FXL 10/25

Concerne : Position sur les modalités de phasage des travaux de rénovation du tunnel du Mont-Blanc

Madame la Préfète,

Le projet de rénovation complète de la voûte et des équipements du tunnel du Mont-Blanc représente un enjeu majeur à la fois pour la sécurité des usagers, la continuité du lien transalpin et la vitalité économique des territoires de Chamonix-Mont-Blanc, de la Haute-Savoie, du versant italien et des liaisons transalpines.

À ce stade, deux options de phasage sont envisagées :

- Option 1 : fermeture continue de l'ouvrage pendant 3 à 3,5 ans à partir de 2030.
- Option 2 : fermeture totale du tunnel durant environ 3,5 mois chaque année sur une période de 12 à 15 ans ;

Après analyse, je souhaite exprimer une position claire et argumentée en faveur de l'option 1, qui me semble la seule compatible avec les réalités environnementales, économiques, sociales, et territoriales de la vallée du Mont-Blanc.

### I. Une méthode progressive, compatible avec la vie économique des territoires.

La fermeture annuelle par périodes de 3,5 mois (option 2) permet une organisation prévisible et soutenable des activités touristiques, économiques, sociales et de transport. Les entreprises, les hébergeurs, les collectivités et les exploitants peuvent anticiper ces interruptions programmées, concentrées sur les intersaisons à plus faible affluence, et préserver la continuité du tissu local.

À l'inverse, une fermeture totale de plusieurs années (option 1) provoquerait un choc, économique, social et environnemental majeur, difficilement réversible : perte d'emplois, rupture d'approvisionnement, désorganisation du transport international, perte durable d'attractivité, impact sur le l'environnement et sur la santé publique.



1/3

## 2. Une logique technique et budgétaire maîtrisée

La rénovation du tunnel, par nature complexe et évolutive, justifie une approche progressive et adaptative.

L'option 2 offre la possibilité d'un retour d'expérience annuel, d'un contrôle qualité continu et d'une gestion budgétaire plus maîtrisée.

Cette approche graduelle correspond aux observations formulées par la Cour des comptes dans son référendum S2019-1799 relatif à l'Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et à la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), qui recommandait un renforcement de la planification, du contrôle et de la coordination des investissements pour garantir la pérennité des infrastructures alpines.

Une fermeture prolongée (option 1) exposerait les maîtres d'ouvrage à des risques financiers et techniques accrus : inflation des coûts, rigidité contractuelle, difficulté de pilotage sur un chantier fermé au trafic pendant plus de 36 mois consécutifs. Elle offrirait également à l'Etat Italien l'opportunité de promouvoir l'initiative visant à aboutir à la construction d'un 2<sup>ème</sup> tunnel via cet axe objet d'une forte opposition.

## 3. Une gouvernance transfrontalière plus robuste

Le tunnel du Mont-Blanc repose sur une gouvernance binationale complexe, au sein d'un GEIE qui tente de concilier les intérêts français et italiens parfois éloignés.

Le choix d'une fermeture échelonnée permet une concertation continue entre les deux Etats, un partage d'expérience régulier, et la possibilité d'adapter les méthodes selon les contraintes des versants. Ce cadre progressif renforcerait la confiance des acteurs locaux et la transparence du pilotage public.

## 4. Une compatibilité environnementale et sociale plus équilibrée

Les reports de circulation liés à une fermeture annuelle de courte durée restent temporaires et maîtrisables. L'option 2 permet une progressivité écologique et sociale, donnant le temps d'adapter les politiques de mobilité, les mesures de compensation et les dispositifs de communication auprès des usagers.

Au contraire, une fermeture pluriannuelle continue provoquerait un report massif et durable du trafic sur d'autres axes alpins, notamment le tunnel du Fréjus, avec des impacts environnementaux, de santé publique, et logistiques considérables notamment sur la vallée de la Maurienne.

## 5. Une option pragmatique et responsable

La méthode par tranches successives présente des contraintes certaines, mais elles demeurent acceptables, si elles sont planifiées, annoncées et concertées.

Elle protège la dynamique économique et touristique du massif, tout en permettant d'assurer la modernisation de l'ouvrage dans les meilleures conditions techniques et financières.

L'option 2 est donc la voie du pragmatisme et de la résilience territoriale, tandis que l'option 1 serait une rupture brutale, économiquement risquée et socialement déstabilisante.



2/3

# Chamonix S'engage !

---

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous invite, Madame la Préfète, à soutenir auprès des services de l'État et du groupement franco-italien de gestion du tunnel la mise en œuvre de l'option 2 : fermeture annuelle de 3,5 mois sur 12 ans.

Ce scénario concilie l'exigence de sécurité, la rigueur financière, la concertation transfrontalière et la préservation du tissu économique de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc.

Je reste à votre disposition pour participer, à tout groupe de travail ou comité consultatif qui permettrait d'affiner ce calendrier et d'en assurer le bon accompagnement.

Je vous prie d'agrérer, Madame la Préfète, l'expression de ma haute considération.

  
**François-Xavier Laffin**  
Élu municipal de Chamonix-Mont-Blanc  
Élu communautaire de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc