

DOSSIER STAMPA DOSSIER DE PRESSE

Courmayeur/Chamonix, 11-12-2025

TRAFORO DEL MONTE BIANCO

**La riapertura al traffico è prevista
per venerdì 12 dicembre 2025, alle ore 17.00**

Al termine di quindici settimane di intensa mobilitazione del personale del TMB-GEIE e delle imprese appaltatrici, la riapertura del Traforo del Monte Bianco è prevista per venerdì 12 dicembre alle ore 17.00, dopo lo svolgimento dell'ultima delle 5 esercitazioni obbligatorie di sicurezza previste per il 2025.

Questa riapertura è subordinata all'esito positivo degli oltre 800 test funzionali dei sistemi di sicurezza, in corso di svolgimento da fine novembre.

I due cantieri-test di risanamento della volta avviati lo scorso 1° settembre sono in fase di conclusione, dopo 102 giorni consecutivi di intensa attività che hanno visto impiegate 24 ore su 24 più di 150 persone, per un totale di oltre 150.000 ore di lavoro.

Per le due società concessionarie del traforo (SITMB per la parte italiana e ATMB per quella francese), tale progetto rappresenta nel 2025 un investimento di 21 milioni di euro.

Conformemente alla decisione degli Stati italiano e francese, in accordo con la Regione Autonoma Valle d'Aosta e con la Prefettura dell'Alta Savoia, il TMB-GEIE ha realizzato, a partire dal 1° settembre per un periodo di quasi 15 settimane consecutive, il **secondo cantiere-test** di risanamento di due porzioni di volta.

La riapertura programmata per venerdì 12 dicembre alle ore 17.00 è subordinata all'esito positivo dei test preventivi di sicurezza

Nel corso del progressivo termine dei lavori di genio civile, sono stati avviati i test sui sistemi di sicurezza del traforo:

TUNNEL DU MONT BLANC

**La réouverture au trafic est annoncée
au vendredi 12 décembre 2025, à 17h00**

A l'issue de quinze semaines de mobilisation intense des équipes du TMB-GEIE et des entreprises sous-traitantes, la réouverture du Tunnel du Mont Blanc est annoncée pour le vendredi 12 décembre, à 17 heures, juste après le déroulement du dernier des cinq exercices obligatoires de sécurité prévus pour 2025.

Cette réouverture est conditionnée aux bons résultats des plus de 800 tests fonctionnels des systèmes de sécurité menés depuis fin novembre.

Les deux chantiers-test de réhabilitation de la voûte lancés le 1^{er} septembre dernier sont en phase d'achèvement, après 102 jours d'activité 24 h sur 24, pour plus de 150 personnes mobilisées. Ils représentent plus de 150 000 heures de travail.

Pour les deux sociétés concessionnaires du tunnel (ATMB pour la partie française et SITMB pour la partie italienne), ce projet représente en 2025 un investissement de 21 millions d'euros.

Conformément à la décision des États français et italien, en accord avec la Préfecture de la Haute-Savoie et avec la Région Autonome Vallée d'Aoste, le TMB-GEIE a réalisé à partir du 1^{er} septembre sur une période de presque 15 semaines consécutives, le **deuxième chantier-test** de réhabilitation de la voûte.

La réouverture au vendredi 12 décembre à 17h00 est conditionnée aux bons résultats des tests préalables de sécurité

Parallèlement à l'achèvement progressif des travaux de génie civil, les tests des systèmes de sécurité du tunnel ont

SEDE LEGALE - SIÈGE SOCIAL

Trafo del Monte Bianco - GEIE
Piazzale italiano del Traforo del Monte Bianco
11013 COURMAYEUR AO - Italia
Numero REA 60940 - P. IVA 01007980079

TRAFORO DEL
MONTE BIANCO
TUNNEL DU
MONT BLANC

ÉTABLISSEMENT FRANCE

Tunnel du Mont Blanc - GEIE
Plateforme française du Tunnel du Mont Blanc
74400 CHAMONIX - France
RCS Annecy n. C 433 092 517 - TVA FR05433092517

Tel. +39 0165 890411 (rete italiana) - Tél. +33 (0)4 50 55 55 00 (réseau français) - geie-tmb@tunnelmb.com - www.tunnelmb.net

Dati Personali: La informiamo che utilizziamo i dati che La riguardano, per nostre finalità amministrative e contabili, comunicandoli anche a collaboratori esterni. Informazioni dettagliate, anche in ordine al Suo diritto di accesso e agli altri Suoi diritti, sono riportate sul nostro sito web.
Données à caractère personnel : nous vous informons que nous utilisons vos données à des fins administratives et comptables, en les transmettant également à des collaborateurs externes. Des informations détaillées, concernant également vos droits d'accès et tout autre droit, sont disponibles sur notre site internet.

rilevamento automatico di eventi, acceleratori in volta, telecamere, cavo termometrico, illuminazione, ecc.

In effetti, tali impianti – che erano stati smontati sulle due zone interessate dal cantiere – devono ora essere reinstallati e ricollegati all'insieme del dispositivo di supervisione informatica del traforo, il LOGOS, che analizza in permanenza 36.000 dati provenienti dai 12.000 impianti e sensori del traforo.

Ad oggi, tali test sono sempre in corso e vedono prevalentemente impegnate le maestranze tecniche e il personale di sicurezza del Traforo del Monte Bianco. **Complessivamente saranno realizzati oltre 800 test funzionali.**

La riapertura al traffico è subordinata alla buona esecuzione di tali test che riguardano tutti i sistemi di sicurezza presenti all'interno della galleria, sui due piazzali e presso le aree di regolazione di Aosta e di Passy.

Perché intraprendere dei lavori di risanamento della volta?

Il Traforo del Monte Bianco ha oltre 60 anni. Si tratta del primo tra i grandi tunnel europei ad intraprendere lavori di risanamento profondi sulla sua struttura. Oltre all'ordinaria manutenzione eseguita durante le notti di lavori, questa opera eccezionale entra in un periodo durante il quale necessita di interventi più importanti di genio civile. **Questi grandi lavori sull'infrastruttura stessa sono necessari a garantire la sua perennità a lungo termine.**

Dalla riapertura del traforo del 2002, il TMB-GEIE svolge attività di monitoraggio annuali della volta. Questa sorveglianza permanente consente di seguire la sua evoluzione nel tempo, e di definire i lavori futuri da realizzare.

La scelta delle zone di intervento

Le due porzioni di galleria individuate per la realizzazione di questo cantiere sperimentale sono caratterizzate da differenti configurazioni suscettibili di essere presenti lungo la galleria.

été lancés : détection automatique d'incident, accélérateurs en voûte, caméras, câble thermométrique, éclairage, etc.

En effet, ces équipements ayant été démontés sur les zones de travaux, ils doivent être réinstallés et reconnectés à l'ensemble du dispositif de supervision informatique du tunnel, le LOGOS, qui analyse en permanence 36 000 données issues de l'ensemble des 12 000 équipements du tunnel.

A ce jour, ces tests sont toujours en cours et mobilisent les équipes techniques et de sécurité du Tunnel du Mont Blanc. **Au total, plus de 800 tests fonctionnels seront réalisés.**

La réouverture au trafic est conditionnée à la bonne exécution de ces tests sur tous les systèmes de sécurité présents dans le tunnel, sur les plates-formes et près des aires de régulation de Passy et d'Aoste.

Pourquoi engager des travaux de rénovation de la voûte ?

Le Tunnel du Mont Blanc a plus de 60 ans. Il est désormais le premier parmi les grands tunnels européens à engager des travaux de rénovation profonds sur sa structure. En plus de l'entretien régulier réalisé lors des nuits de maintenance, cette infrastructure exceptionnelle entre naturellement dans une période où elle nécessite de travaux de génie civil de grande ampleur. **Ces travaux sont nécessaires pour garantir la pérennité de l'ouvrage sur le long terme.**

Depuis la réouverture du tunnel en 2002, le TMB-GEIE réalise des opérations d'auscultation annuelles de la voûte. Cette surveillance permanente de l'ouvrage permet de suivre son évolution dans le temps, ainsi que de déterminer les travaux futurs à mener.

Le choix des zones d'intervention

Les deux portions de tunnel identifiées pour la réalisation de ce chantier expérimental sont caractéristiques des différentes configurations qui peuvent être rencontrées le long du tunnel.

A causa delle diverse caratteristiche idro-geologiche della montagna che sovrasta il traforo, le tecniche ci si è dovuti confrontare con tecniche costruttive differenti da zona a zona, di metro in metro, dal piedritto alla chiave di volta, che hanno richiesto – sin dalla fase di demolizione – l'adozione di soluzioni diverse.

Durante la realizzazione dei lavori, non sono mancati gli imprevisti tipici di un cantiere di tale complessità e levatura. Tra queste, ad esempio, la scoperta di dispositivi per il drenaggio dell'acqua, installati a circa 10 cm di profondità.

Un **“progetto nel progetto”** è stato realizzato per trattare la venuta d'acqua storica al G26 (circa 300 litri/secondo), a circa 3,6 km dall'imbocco italiano: questo progetto ha consentito di mettere in sicurezza permanentemente la zona e di garantire un drenaggio efficace al fine di evitare qualunque sovrappressione dell'acqua; l'operazione è stata completata dalla realizzazione di una botola che consentirà le future ispezioni.

Grazie alla professionalità e reattività di tutte le parti coinvolte nel progetto, ogni imprevisto è stato analizzato e trattato in modo puntuale, adottando le migliori soluzioni tecnologiche.

La capitalizzazione delle informazioni per il prosieguo del rinnovamento della volta

La demolizione rappresentava una fase chiave nella **raccolta di informazioni che verranno analizzate e capitalizzate al fine di determinare la miglior metodologia per il prosieguo dei lavori negli anni a venire.**

Tali informazioni riguardano sia la chiave di volta che i piedritti: la natura del materiale, lo spessore del calcestruzzo, la presenza di elementi di consolidamento (chiodi, reti, centine, ecc.) e convogliamento delle acque (tubazioni, imbuti, lamiere, ecc.), la presenza di spazi vuoti, ecc.

L'esperienza di quest'anno rappresenta la chiave del proseguimento del risanamento. Consentirà di studiare tutti i parametri, e sarà solo al termine di queste fasi che potrà essere determinato più precisamente il proseguimento del risanamento della volta.

Si tratterà di individuare la miglior metodologia operativa, in particolare la durata, la tecnologia impiegata, l'impatto della chiusura sul lungo periodo e sugli itinerari alternativi, ecc.

En raison des caractéristiques hydrogéologiques différentes de la montagne au-dessus du tunnel, les techniques utilisées lors de la construction ont différé d'une zone à l'autre, d'un mètre à l'autre, du piédroit à la clé de voûte, et ont nécessité – dès la phase de démolition – le recours à des solutions différentes.

Pendant la réalisation des travaux, des imprévus propres à ce type de chantier complexe et d'envergure ont été rencontrés. Il s'agit par exemple de la découverte de dispositifs d'évacuation de l'eau, installés à une profondeur d'environ 10 cm.

Un **« projet dans le projet »** a été réalisé pour traiter la venue d'eau historique au G26 (environ 300 litres/seconde), à environ 3,6 km de l'entrée italienne : ce projet a permis de sécuriser durablement la zone et d'assurer un drainage efficace pour éviter toute surpression d'eau ; l'opération a été complétée par la réalisation d'une trappe qui permettra les inspections futures.

Grâce au professionnalisme de toutes les parties impliquées dans le projet, chaque imprévu a été analysé et traité, en adoptant les meilleures solutions technologiques.

La capitalisation des informations pour la suite du renouvellement de la voûte

La phase de démolition de la voûte était une étape clé dans le **recueil d'informations. Ces dernières seront analysées et capitalisées pour déterminer la meilleure méthode de poursuite des travaux dans les années à venir.**

Ces informations concernent à la fois la clé de voûte et les piédroits : la nature du matériau, l'épaisseur du béton, la présence d'éléments de consolidation (clous, grilles, cintres, etc.) et d'adduction d'eau (tuyaux, entonnoirs, tôles, etc.), la présence de vides, etc.

L'expérience de cette année constitue la clé de la poursuite de la rénovation. Elle permettra d'étudier tous les paramètres et ce n'est qu'à l'issue de ces phases que la suite de la rénovation de la voûte pourra être déterminée plus précisément.

Il s'agit d'identifier le meilleur mode opératoire, notamment la durée, la technologie employée, l'impact de la fermeture sur une longue durée et sur les itinéraires alternatifs, etc.

L'intervento realizzato nel 2025 rappresenta per le due società concessionarie del traforo (SITMB per la parte italiana e ATMB per quella francese) un investimento complessivo di 21 milioni di euro.

La natura dei lavori

Le due porzioni di galleria interessate dai lavori, situate a monte e a valle di una delle due zone trattate nel 2024, erano già state oggetto di **attività propedeutiche** durante le notti di chiusura della primavera del 2025: smontaggio delle lastre di rivestimento delle pareti e della loro sottostruttura, smontaggio lampade e installazione dell'illuminazione di cantiere.

A partire dal 1° settembre, si sono susseguite molteplici fasi, le une dopo le altre, o il parallelo in funzione dell'avanzamento del cantiere:

- smontaggio degli impianti ancorati alla volta e ai piedritti (acceleratori per il controllo della corrente d'aria longitudinale, telecamere, rilevazione automatica di evento, cavo termometrico, pannelli a messaggio variabile, segnaletica verticale, ecc.);
- installazione di un "confinamento dinamico" per operare in modalità di protezione dal rischio di eventuale presenza di amianto;
- fresatura di precisione della struttura a livello della chiave di volta; in funzione della natura e consistenza del materiale da demolire, la demolizione è stata realizzata impiegando frese specifiche (laddove il calcestruzzo era sufficiente) o mediante un martellone demolitore idraulico (in presenza di roccia e di bulloni di ancoraggio). In ogni caso, lo spessore demolito ha dovuto essere tale da creare lo spazio per applicare alla volta i trattamenti successivi e alloggiarvi gli elementi prefabbricati, senza modificare la sagoma del tunnel;
- trattamento delle venute d'acqua e consolidamento della volta mediante proiezione di cemento;
- impermeabilizzazione completa su piedritti e volta, mediante posa di tre strati di guaina; **questo rivestimento era inesistente all'epoca della costruzione del traforo negli anni Sessanta**;
- realizzazione del piedritto del nuovo rivestimento gettato in opera su 2,5 m di altezza per un totale di 510 metri lineari;
- posa, regolazione e bullonatura dei 220 elementi di conci prefabbricati in cemento armato;
- iniezione di micro-malta nella parte posteriore della volta e sigillatura degli elementi di conci;

Les travaux réalisés en 2025 représentent pour les deux sociétés concessionnaires du tunnel (ATMB pour la partie française et SITMB pour la partie italienne) un investissement global de 21 millions d'euros.

La nature des travaux

Les deux portions de tunnel concernées par ces travaux, situées en amont et en aval de l'une des deux zones traitées en 2024, avaient déjà fait l'objet de **travaux préparatoires** pendant les nuits de fermeture du tunnel au printemps 2025 : démontage des plaques de revêtement des parois et de leur sous-structure, dépose des lampes et installation de l'éclairage de chantier

A partir du 1^{er} septembre, plusieurs phases se sont enchaînées, les unes après les autres, ou en parallèle en fonction de l'avancement du chantier :

- dépose des équipements en voûte et piédroits (accélérateurs pour le contrôle du courant d'air longitudinal, caméras et détection automatique d'incident, câble thermométrique, panneaux à messages variables, signalisation verticale, etc.) ;
- mise en place d'un « confinement dynamique » pour intervenir en protection du risque de l'éventuelle présence d'amiante ;
- rabotage de précision de la structure au niveau de la clé de voûte ; en fonction de la nature et de la consistance des matériaux à démolir, la démolition s'est effectuée en utilisant soit des fraises spécifiques (là où le béton était suffisant) soit un brise-roche hydraulique (en présence de roche ou de boulons d'ancrage). Dans tous les cas, l'épaisseur démolie a été telle qu'elle a permis de créer de l'espace permettant d'appliquer les traitements ultérieurs à la voûte et d'accueillir les éléments préfabriqués, sans modifier le gabarit du tunnel,
- traitement des venues d'eau et consolidation de la voûte par projection de béton ;
- étanchéité complète des piédroits et de la voûte, consistant en la pose de trois différents types de couches ; **ce revêtement n'existait pas lors de la construction du tunnel dans les années 60** ;
- réalisation du piédroit du nouveau revêtement coulé en place sur 2,5 mètres de hauteur, pour un total de 510 mètres linéaires ;
- pose, réglage et clavage des 220 éléments de coques préfabriquées en béton armé ;
- injection de micro-mortier à l'arrière de la voûte et scellement des coques ;

- ricostruzione, mediante armatura e getto in opera (sono stati impiegati 120 tonnellate di acciaio e 800 m³ di cemento), delle zone in corrispondenza dei luoghi sicuri, delle piazzole di emergenza, delle bocche di estrazione dei fumi e delle nicchie SOS;
- reinstallazione degli impianti di sicurezza, cui farà seguito una fase di test prima della riapertura al traffico.

La chiusura del tunnel è stata altresì utilizzata per realizzare altre attività

Questo periodo di chiusura è stato messo a frutto anche per realizzare altre attività:

GENIO CIVILE

- **rimozione di 8.000 m² di elementi coprenti**, al fine di indagare le porzioni della struttura del Traforo protette da lamiera. Tale attività, avviata nel 2023, rientra nel quadro complessivo dei controlli ispettivi periodici e degli approfondimenti conoscitivi delle strutture del traforo attualmente in corso con la collaborazione del Politecnico di Torino, dell'Università di Bergamo e del CETU di Lione;
- **rimozione del rivestimento laterale in lastre di Glasal sugli ultimi 3 km di galleria, per una lunghezza complessiva di 6.000 metri lineari**. Tale attività, come quella precedente, rientra nel quadro complessivo dei controlli ispettivi periodici; trattandosi di un'operazione da realizzare con cadenza quadriennale, è in corso di valutazione una soluzione alternativa di rivestimento;
- **messa in sicurezza di oltre 40 bocchette di immissione di aria fresca**, con l'obiettivo di ripristinare la loro integrità strutturale e mantenere le loro capacità aerodinamiche e di resistenza al fuoco.

IMPIANTI

- **completamento della posa di una nuova illuminazione a LED** sugli 11.600 metri di galleria;
- **sostituzione dell'intero sistema di illuminazione all'interno dei canali di evacuazione e di ventilazione**, per un totale di 2.600 apparecchi installati;
- **sostituzione dei sistemi di climatizzazione delle cabine di trasformazione**: in occasione della loro sostituzione, il TMB-GEIE ha creato una rete di acqua refrigerata che percorrerà gli 11,6 km del canale 4. Questa rete consentirà di convogliare parte dell'acqua proveniente

- reconstruction, par ferraillage et bétonnage (120 tonnes d'acier et 800 m³ de béton ont été employés), des secteurs au droit des abris, des garages, des carneaux de désenfumage, ainsi que des niches SOS ;
- remise en place des équipements de sécurité, qui sera suivie par une phase de tests avant la réouverture au trafic.

La fermeture du tunnel a également été exploitée pour réaliser d'autres activités

Cette période de fermeture a été mise à profit pour mettre en œuvre d'autres activités :

GENIE CIVIL

- **enlèvement de 8 000 m² d'éléments couvrants**, afin d'ausculter les parties de la structure du tunnel protégées par des tôles. Cette activité, lancée en 2023, rentre dans le cadre global des inspections périodiques et des investigations approfondies des structures du tunnel actuellement en cours avec la collaboration de l'École polytechnique de Turin, de l'Université de Bergamo et du CETU de Lyon ;
- **enlèvement du parement décalé en plaques de Glasal sur les derniers 3 km de tunnel, pour une longueur totale de 6.000 mètres linéaires**. Cette activité, tout comme celle au point précédent, rentre dans le cadre global des inspections périodiques ; s'agissant d'une opération à réaliser tous les quatre ans, une solution alternative de revêtement est en cours d'étude ;
- **mise en sécurité de plus de 40 bouches d'injection d'air frais**, avec l'objectif de les réhabiliter leur intégrité structurale, et maintenir leur capacités aérauliques et de résistance au feu.

EQUIPEMENTS

- **achèvement de la pose du nouvel éclairage à LED** sur les 11 600 mètres de tunnel ;
- **remplacement de l'ensemble de l'éclairage à l'intérieur des gaines d'évacuation et de ventilation**, pour un total de 2.600 appareils installés ;
- **remplacement des climatisations des postes de transformation** : à l'occasion de leur remplacement, le TMB-GEIE a créé un réseau d'eau glacée parcourant les 11,6 km de la gaine 4. Ce réseau permettra de convoyer une partie de l'eau de la venue majeure située entre le

dalla principale venuta situata tra il G25 e il G26. Infatti, quest'acqua, che sgorga a meno di 9°C, è una sorgente naturale ed ecologica di raffreddamento;

- **modifica degli algoritmi di calcolo della ventilazione del LOGOS**, il sistema di supervisione e gestione informatica di tutti gli impianti di sicurezza;
- **numerose altre attività di manutenzione sugli impianti di sicurezza** quali la posa di fibre ottiche, l'aggiornamento delle reti informatiche, l'aggiunta di nuovi sensori di ventilazione, la sostituzione dei gruppi di continuità, avvio del progetto di sostituzione degli apparati nelle 116 postazioni di chiamata di emergenza del traforo.

ALL'ESTERNO DELL'OPERA

- **risanamento del rivestimento in calcestruzzo del canale AFI**, mediante idrodemolizione e ricostruzione di 5 cm di calcestruzzo (pareti e soffitto del canale), sulla porzione che dalla centrale di ventilazione arriva all'inizio del tunnel, per circa 60 metri lineari;
- **rifacimento di impermeabilizzazioni e di asfalti** sui due piazzali antistanti gli imbocchi del traforo;
- **risanamento del muro di coronamento** in pietra all'imbocco italiano, a completamento dell'intervento realizzato nel 2023 e 2024 sull'arco scenografico;
- **sistemazione delle aree dei vecchi portali termografici**;
- prosecuzione del **consolidamento del muro di sostegno** della strada di accesso Sud.

La formazione e l'addestramento del personale, un gruppo di 300 donne e uomini al servizio del Traforo del Monte Bianco

Parallelamente alle attività realizzate in galleria, il personale di sicurezza ha partecipato ad una **formazione sullo stress termico in ambiente ostile**, organizzata presso lo CFETIT (Centre de Formation et d'Entraînement aux Techniques d'Intervention en Tunnel), una struttura altamente qualificata presso il Traforo del Frejus.

Durante questo periodo di chiusura, numerose **altre attività e visite tecniche formative** sono state erogate al personale di sicurezza, tecnico e amministrativo del TMB-GEIE.

G25 e il G26. En effet cette eau, jaillissant à moins de 9°C, est une source naturelle et écologique de rafraîchissement ;

- **modification des algorithmes de calcul de ventilation du LOGOS**, le système de supervision et gestion informatique de tous les équipements de sécurité ;
- **de nombreuses autres activités de maintenance sur les équipements de sécurité** telles que : le tirage de fibres optiques, la mise à jour des réseaux informatiques, l'ajout de nouveaux capteurs de ventilation, le remplacement des onduleurs, lancement du projet de remplacement des appareils et équipements dans les 116 postes d'appel d'urgence du tunnel.

A L'EXTERIEUR DE L'OUVRAGE

- **assainissement du revêtement en béton de la gaine AFI**, par démolition hydraulique et reconstruction de 5 cm de béton (parois et plafond du canal) sur la portion qui va de la centrale de ventilation jusqu'au début du tunnel, sur environ 60 mètres linéaires ;
- **réfection des étanchéités et des enrobés** sur les deux plates-formes d'entrée du tunnel ;
- **réaménagement du mur de couronnement** en pierre à l'entrée italienne, en complément de l'intervention réalisée en 2023 et 2024 sur l'arc scénographique ;
- **aménagement des zones des anciens portails thermographiques** ;
- poursuite de la **consolidation du mur de soutènement** de la route d'accès Sud.

La formation et l'entraînement du personnel, un groupe de 300 femmes et hommes au service du Tunnel du Mont Blanc

Parallèlement aux activités réalisées dans le tunnel, le personnel de sécurité a participé à une **formation sur le stress thermique en milieu hostile**, organisée près du CFETIT (Centre de Formation et d'Entraînement aux Techniques d'Intervention en Tunnel), une installation hautement qualifiée présente près du Tunnel du Frejus.

Au cours de cette période de fermeture, de nombreuses **autres activités et visites de formation** ont été dispensées à tout le personnel, aussi bien de sécurité que technique et administratif du TMB-GEIE.

L'esercitazione periodica di sicurezza, un'opportunità per testare la sinergia tra impianti, uomini e organizzazione

Poco prima della riapertura al traffico, venerdì 12 dicembre, si svolgerà un'**esercitazione di sicurezza organizzata dal TMB-GEIE**. In applicazione delle disposizioni governative, questa esercitazione si aggiunge alle quattro esercitazioni realizzate nel corso del 2025 al Traforo del Monte Bianco.

Complessivamente, dal 2002 sono state realizzate al Traforo del Monte Bianco 104 esercitazioni di sicurezza, di cui 27 organizzate dai Servizi Pubblici (5 prima della riapertura al traffico del 9 marzo 2002, e 22 dopo tale data) e 77 organizzate dal TMB-GEIE.

Sarà l'occasione per testare l'efficacia dei sistemi tecnici in situazioni di emergenza, la reattività del personale che si occupa del controllo e della gestione degli impianti, l'affinamento e il consolidamento delle procedure e delle modalità operative, nonché il coordinamento degli interventi tra le squadre interne del traforo, dei Vigili del Fuoco della RAVA, dei Sapeurs-Pompiers dello SDIS74, del Servizio di Polizia Binazionale e dei servizi sanitari dei due Paesi.

La riapertura al traffico è pertanto fissata a venerdì 12 dicembre, alle ore 17.00, su riserva dell'esito positivo dei risultati dei test dei sistemi di sicurezza in corso.

L'exercice périodique de sécurité, une opportunité de tester la synergie entre les équipements, les hommes et l'organisation

Peu avant la réouverture au trafic, le vendredi 12 décembre, un **exercice de sécurité organisé par le TMB-GEIE** sera réalisé. Conformément aux dispositions gouvernementales, cet exercice s'ajoute aux quatre exercices réalisés au cours de 2025 au Tunnel du Mont Blanc.

Au total, 104 exercices de sécurité ont été réalisés au Tunnel du Mont Blanc depuis 2002, dont 27 organisés par les Services Publics (5 avant la réouverture à la circulation le 9 mars 2002, et 22 après cette date) et 77 organisés par le TMB-GEIE.

Ce sera l'occasion de tester l'efficacité des systèmes techniques dans des situations d'urgence, la réactivité du personnel chargé du contrôle et de la gestion des installations, l'affinement et la consolidation des procédures et des modes opératoires, ainsi que la coordination des interventions entre les équipes internes du tunnel, les Sapeurs-Pompiers du SDIS74, les Vigili del Fuoco de la RAVA, le Service de Police Binational et les services sanitaires des deux Pays.

La réouverture au trafic est donc fixée à vendredi 12 décembre, 17 heures sous réserve des bons résultats des tests des systèmes de sécurité en cours.

