



# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2007.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relatif au tunnel routier de Tende,*

PAR M. JEAN-CLAUDE GUIBAL,

Député

---

---

**Voir les numéros :**

*Sénat* : 442, 454 et T.A. 138 (2006-2007).

*Assemblée nationale* : 179.



## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I – LES IMPÉRATIFS DE SÉCURITÉ JUSTIFIENT LA MODERNISATION DU TUNNEL DE TENDE</b> .....	7
A – UN OUVRAGE ATYPIQUE AU CŒUR DE L'ESPACE ALPIN.....	7
B – LA COOPÉRATION FRANCO-ITALIENNE AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ.....	9
C – LE PROJET DE NOUVEAU TUNNEL.....	10
<b>II – L'ACCORD DU 12 MARS 2007 OUVRE LA VOIE AU FUTUR TUNNEL DE TENDE</b> .....	13
A – LA GESTION UNIFIÉE.....	13
B – LA CONSTRUCTION DU TUNNEL NEUF.....	14
<b>CONCLUSION</b> .....	17
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	19
<b>ANNEXE</b> .....	21



Mesdames, Messieurs,

Plus ancien tunnel d'Europe, le tunnel routier de Tende, qui relie la France et l'Italie, souffre d'une structure inadaptée aux exigences de sécurité actuelles.

Ce constat a convaincu les deux pays d'entreprendre une opération de modernisation de l'infrastructure. Lancé en 1993, ce projet, qui s'inscrit dans le cadre d'une coopération franco-italienne fructueuse en matière de transports, doit aboutir à la construction d'un second tunnel, parallèle à l'ouvrage existant.

L'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relatif au tunnel routier de Tende, aujourd'hui soumis à l'approbation de l'Assemblée nationale, constitue la dernière phase préalable au lancement des travaux de réalisation du tunnel neuf.

Il détermine, d'une part, les conditions techniques, juridiques et financières de la construction du nouveau tunnel et les modalités de la future gestion unifiée, d'autre part.



## **I – LES IMPÉRATIFS DE SÉCURITÉ JUSTIFIENT LA MODERNISATION DU TUNNEL DE TENDE**

Le tunnel de Tende, très étroit, ne satisfait plus aux exigences modernes de sécurité. C'est pourquoi les gouvernements italiens et français ainsi que les collectivités locales concernées ont oeuvré depuis 1993 en faveur de la modernisation de cet ouvrage que la construction d'un nouveau tunnel doit parachever.

### **A – Un ouvrage atypique au cœur de l'espace alpin**

L'espace alpin constitue le cadre d'une coopération riche entre la France et l'Italie en matière de transports. Outre le tunnel de Tende, les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus ainsi que la liaison ferroviaire Lyon-Turin en sont les principaux exemples. Les deux pays participent également aux instances de coopération alpine que sont la Convention alpine et le groupe de Zurich. Les relations franco-italiennes en cette matière sont guidées par deux exigences : la sécurité des déplacements, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un milieu physique contraint et sensible, d'une part, et la nécessité de trouver, à partir d'une situation géographique différente de part et d'autre des Alpes, des solutions concertées promouvant davantage les modes alternatifs à la route, d'autre part.

Les tunnels du Mont-Blanc <sup>(1)</sup> et du Fréjus <sup>(2)</sup> présentent la particularité d'être concédés. La France et l'Italie ont respectivement attribué une concession sur leur moitié du tunnel, les sociétés concessionnaires ayant ensuite créé un organisme commun d'exploitation sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique.

Le tunnel de Tende, long de 3 185 mètres dont 1 485 en France, est le plus ancien tunnel routier d'Europe. Il permet de rejoindre depuis la province italienne de Cuneo, dans le Piémont, la côte méditerranéenne à hauteur de Vintimille, via la vallée de la Roya, en reliant la route nationale RN 204 côté français et la route nationale SS 20 côté italien.

Cet ouvrage à circulation bidirectionnelle présente des dimensions trop modestes pour permettre le croisement des poids lourds. En effet, compte tenu de la forme de la voûte, la largeur de chaussée n'est que de 4,9 m avec une hauteur de

---

(1) Convention du 14 mars 1953 ratifiée par la loi n°57-506 du 17 avril 1957

(2) Convention du 23 février 1972 ratifiés par la loi n° 72-627 du 5 juillet 1972

4,3 m nécessaire aux poids lourds. En raison de ces caractéristiques, le transport de marchandises dangereuses y est interdit depuis plusieurs années.

Le trafic moyen annuel est de 3 700 véhicules par jour<sup>(1)</sup> mais s'élève pendant les mois d'été à 6 700 véhicules. Les poids lourds représentent 3 % du trafic soit une centaine par jour.

Les flux de circulation reflètent la configuration particulière de la vallée de la Roya dont la partie amont est française (de Breil-sur-Roya à Tende) et la partie aval italienne (de Fanghetto à Vintimille). 58,6 % du trafic concerne des échanges France – Italie alors que 37,4 % des véhicules ont leur point de départ et leur destination en Italie (échanges entre la zone comprise entre Cuneo et Turin et la zone littorale de Vintimille à San Remo). A l'inverse, 4 % des véhicules ont un trajet franco-français via l'Italie et les tunnels du Fréjus, du Mont-Blanc ou du col de Larche.

La gestion du tunnel de Tende est actuellement dissociée entre sa partie sur le territoire italien et celle sur le territoire français avec des gestionnaires et des autorités administratives différents de chaque côté de la frontière. En France, elle relève de la direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes, sous l'autorité du préfet de département. Elle sera transférée le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au département des Alpes-Maritimes.

Divers aménagements ont été opérés pour améliorer la sécurité du tunnel existant dans l'attente de la mise en service du nouveau tunnel.

Des travaux, d'un montant de 19,8 millions d'euros pour la partie française, ont été entrepris. La création de niches de sécurité et d'un poste de secours à la tête française du tunnel ainsi que la mise en place de barrières de fermeture sont aujourd'hui achevées ; la réalisation d'une aire d'atterrissage pour les hélicoptères, le confortement de la voûte ainsi que la mise en place d'un système permettant la continuité des communications radioélectriques pour les services de secours et l'installation de caméras de vidéosurveillance pour la gestion centralisée du tunnel devraient être terminés au premier trimestre 2008.

Des mesures d'exploitation ont également été mises en place fin 2006 :

– l'interdiction le jour aux poids lourds et aux transports en commun avec mise en place en place d'un alternat partiel pour les véhicules dit larges (caravanes ou fourgonnettes) ; deux créneaux horaires de jour sont prévus les jours ouvrés avec un alternat total pour permettre le passage de poids lourds ;

– la mise en place la nuit d'un alternat total pour tous les véhicules ;

---

(1) Chiffres de l'année 2005.

– la présence permanente d’une équipe de pompiers à la tête française du tunnel.

Ces initiatives témoignent de la préoccupation constante des deux États de garantir aux usagers du tunnel une sécurité optimale. Mise en place en 1993, la coopération franco-italienne en cette matière s’est intensifiée après le drame du tunnel du Mont-blanc et dans le respect des normes européennes qui en tiraient les conséquences.

## **B – La coopération franco-italienne au service de la sécurité**

Chaque tunnel transfrontalier est régi par une convention qui confie le contrôle de l’exploitation à une commission intergouvernementale (CIG). Dans le cas du tunnel de Tende, la CIG Nice-Cuneo, a été créée à l’issue du sommet franco-italien du 26 novembre 1993 afin d’oeuvrer à l’amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud.

Lors du sommet de Florence le 6 octobre 1998, les deux États ont décidé de faire de la mise en sécurité du tunnel routier de Tende une priorité absolue. La CIG Nice-Cuneo est par ailleurs devenue la « CIG pour l’amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud ».

L’échange de lettres du 3 août 1999 entre les ministres des affaires étrangères français et italien définit les missions de la CIG des Alpes du sud. Elle est notamment chargée « *de conduire les études et les concertations nécessaires pour préparer les choix des deux gouvernements en matière de développement, dans une perspective plurimodale, de l’ensemble des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud entre le col du Fréjus et la Méditerranée, et en particulier de conduire l’étude de comparaison entre différentes solutions de réaménagement ou de reconstruction du tunnel routier de Tende et de franchissement du col du Montgenèvre* ».

L’échange de lettre précité précise également la composition de la CIG, comprenant neuf membres titulaires et neuf suppléants pour chaque délégation <sup>(1)</sup>. Les chefs des délégations, nommés par leur gouvernement respectif, assurent alternativement pour une durée d’un an la présidence de la CIG.

Le sommet franco-italien de Périgueux du 27 novembre 2001 a validé la proposition de la CIG de s’orienter vers la construction d’un nouvel ouvrage à Tende.

---

(1) Sont ainsi représentés pour la France : ministère des affaires étrangères, ministère de l’écologie, du développement et de l’aménagement durables, ministère de l’intérieur, ministère de l’économie, des finances et de l’emploi et région Provence-Alpes-Côte-d’Azur ; pour l’Italie : ministère des affaires étrangères, ministère des travaux publics, ministère des transports, ministère de l’environnement, ministère de l’intérieur, ministère du trésor, ministère des finances, région Piémont et région Ligurie.

La CIG réunie le 17 octobre 2003 a décidé de constituer un groupe de travail binational chargé de préciser les dispositions techniques de cette infrastructure dans un document d'études commun examinant deux configurations possibles. Par lettre conjointe du 18 avril 2005, les ministres français et italiens des transports ont retenu la solution proposée par la CIG et ont affirmé leur volonté commune d'une mise en service la plus rapide possible du nouveau tunnel de Tende.

Cette décision a donné lieu à la signature de deux accords par la France et l'Italie.

Le premier, signé lors du sommet de Lucques le 24 novembre 2006 et relatif à l'amélioration des conditions de circulation dans le tunnel de Tende par la mise en place de dispositions communes de gestion et à l'engagement du processus de construction d'un nouveau tunnel, permet d'améliorer la gestion du tunnel existant et de poursuivre le projet de tunnel neuf dans l'attente de la ratification du second accord. Il détermine les prestations nécessaires à l'engagement du processus de construction d'un tunnel neuf et prescrit des pratiques communes pour l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel routier existant, notamment par la réglementation des conditions de circulation.

Le deuxième accord, qui fait l'objet du processus de ratification, fixe les conditions techniques et financières de la réalisation de l'opération et définit les modalités d'une gestion unifiée. Il se substituera au premier accord dès qu'il aura été ratifié par le Parlement.

### **C – Le projet de nouveau tunnel**

Parallèlement à la procédure de ratification, la réalisation du projet progresse. Le dossier d'avant-projet a été approuvé par le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables le 6 avril 2007.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 4 juin au 13 juillet 2007. L'arrêté préfectoral déclarant le projet d'utilité publique devrait être pris avant la fin de l'année.

La partie italienne poursuit également les processus administratifs d'approbation du dossier. Elle engage, en outre, sans attendre la ratification, la phase d'élaboration du dossier de projet et du dossier de consultation des entreprises afin que ces dossiers puissent être approuvés par la CIG dès la ratification.

Aux termes des études comparatives de réaménagement ou de reconstruction du tunnel menées par la CIG, deux configurations pouvaient être envisagées :

– l'une s'appuyant sur deux tubes unidirectionnels à une voie, avec élargissement du tunnel existant après réalisation d'un nouveau tunnel à proximité immédiate, dite « solution haute » ;

– l'autre comportant deux nouveaux tubes à une altitude plus basse que le tunnel existant débouchant, côté français, en dessous des virages de la RN 204 qui jouxtent l'accès à l'ouvrage, dite « solution basse ».

C'est finalement la solution haute qui a été retenue en raison de son moindre coût de réalisation, de sa meilleure faisabilité financière et de son impact global sur l'environnement plus limité.

Le projet comprend le percement et l'aménagement d'un tube neuf de 3 250 mètres de longueur, dont 1 515 côté français, ainsi que le ré-alésage et le réaménagement du tube existant.

Les deux tubes auront des profils en travers identiques constitués chacun d'une voie de circulation de 3,5 m de large, d'une bande dérasée à gauche de 0,3 m et à droite d'une bande d'arrêt d'urgence de 2,7 m de large.

La hauteur libre sous la voie de circulation sera de 5 m et de 4,8 m sous la bande dérasée et la bande d'arrêt d'urgence.

Les deux tubes seront parallèles et distants de 30 m. Ils seront reliés l'un à l'autre par des rameaux de liaison accessibles aux piétons espacés de 280 m, à l'exception du premier situé à 400 m de la tête française. Certains rameaux, distants de 840 m, seront accessibles aux véhicules.

Les installations et dispositifs de sécurité seront conformes aux exigences fixées dans la directive n° 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels routiers du réseau routier trans-européen. Le détail en sera précisé dans le dossier projet établi par la maîtrise d'ouvrage italienne. Les équipements comporteront au moins une ventilation longitudinale par accélérateur, une détection automatique d'incident et une vidéo-surveillance, des postes d'appel d'urgence, des équipements anti-incendie, le tout étant géré à partir d'un PC unique avec un contrôle 24h/24 situé à Turin.

A l'extérieur des tunnels, les plates-formes d'accès seront réaménagées de même que la route d'accès française sur 900 mètres afin de conserver deux lacets et un pont de 45 m de longueur. Ce tracé a été élaboré en concertation avec les services de l'environnement afin de respecter son insertion dans le site.

Le calendrier prévoyant l'approbation du projet définitif et la procédure d'appel d'offre pour la fin 2008 doit être confirmé par la prochaine CIG de novembre 2007 dès lors que l'accord relatif à la mise en place d'une gestion unifiée du tunnel de Tende et la construction d'un nouveau tunnel sera entré en vigueur.



## **II – L’ACCORD DU 12 MARS 2007 OUVRE LA VOIE AU FUTUR TUNNEL DE TENDE**

L’accord du 12 mars 2007 détermine, d’une part, les conditions techniques, juridiques et financières de la construction du nouveau tunnel et les modalités de la future gestion unifiée, d’autre part.

Les premiers articles précisent le cadre de l’accord, en définissant trente termes employés (art. 2) ainsi qu’en rappelant le rôle et les missions des organismes chargés de sa mise en œuvre que sont la commission intergouvernementale (art. 3), le comité de sécurité (art. 4) et la commission technique (art. 5).

### **A – La gestion unifiée**

L’accord vise à répondre aux enjeux de sécurité en instituant une unicité dans l’administration du tunnel. Celle-ci se traduit par un gestionnaire unique et une seule autorité administrative de contrôle.

L’accord transfère l’autorité administrative à la commission intergouvernementale des Alpes du sud. Le gestionnaire unique sera l’ANAS<sup>(1)</sup>, organisme qui gère les routes nationales italiennes.

Le contrôle de la sécurité du tunnel obéit aux règles édictées par la directive n° 2004/54/CE du 29 avril 2004 précitée bien que le tunnel de Tende n’en relève pas.

La responsabilité de ce contrôle incombe à la CIG qui approuve notamment les documents rédigés par le gestionnaire (art. 7 et 9). Elle est assistée d’un comité de sécurité constitué d’experts français et italiens qui est consulté sur toute question concernant la sécurité.

Le gestionnaire unique élabore les documents concernant la conception technique du tunnel et ceux concernant les règles d’exploitation, d’entretien et de sécurité (manuel d’exploitation, règlement de circulation et dossier de sécurité). Un agent de sécurité, désigné par le gestionnaire, coordonne l’ensemble de ces actions. Cette nomination doit être approuvée par la CIG.

L’action du gestionnaire et l’état du tunnel seront contrôlés par une entité indépendante désignée ultérieurement.

---

(1) Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali.

Pour assurer une meilleure sécurité à l'intérieur du tunnel, l'accord reprend les dispositions mises en oeuvre dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus en matière de surveillance et de contrôle du respect des règles de circulation. L'article 10 prévoit ainsi des patrouilles mixtes pour la police de la circulation dans le tunnel et autorise, le cas échéant, les agents de patrouilles nationales à franchir la frontière à l'intérieur du tunnel pour constater les infractions éventuelles et verbaliser.

Enfin, il appartient aux préfets français et italien d'élaborer le plan de secours binational (art. 11). Ce plan, qui précise les conditions d'intervention des services de secours de chaque pays<sup>(1)</sup> et les modalités d'exercices conjoints annuels, est approuvé par la CIG.

Les coûts d'exploitation sont supportés à hauteur de 41,65 % par la partie française et 58,35 % par la partie italienne (art. 8) selon la clé de répartition fixée pour les coûts de construction (art. 22). Si la structure du trafic venait à évoluer de façon significative, il est prévu que la clé puisse être réajustée tous les cinq ans. La part française incombe au propriétaire de la voie, à savoir le département à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 dans le cadre du transfert des routes nationales.

## **B – La construction du tunnel neuf**

Seule la construction d'un tunnel neuf permettra de satisfaire pleinement aux exigences de la directive précitée, en dépit des travaux déjà entrepris.

### *1. Les modalités de l'opération*

La maîtrise d'ouvrage est confiée à l'État italien qui désigne le maître d'ouvrage délégué, chargé de la construction du tunnel neuf (art. 14).

L'ouvrage est réalisé conformément aux prescriptions du « *progetto definitivo et avant-projet sommaire* » qui, après son approbation par les parties, constitue le document de référence technique et économique pour l'opération. Ce dernier peut faire l'objet de mises à jour soumises à la CIG (art. 17).

L'opération comprend deux phases principales de travaux (art. 16) :

– la première consiste en la réalisation du tube neuf et des communications entre tubes, ainsi que des équipements nécessaires à l'exploitation en circulation bidirectionnelle de ce tube neuf ;

---

(1) Pour la France, les sapeurs-pompiers du SDIS des Alpes-maritimes qui disposent du local existant à la tête du tunnel côté français.

– la seconde consiste en l'alésage du tube actuel et la mise en place des équipements d'exploitation définitifs. Elle est engagée dès que le trafic est basculé dans le tube neuf, qui est exploité à partir de ce moment en circulation bidirectionnelle pour les véhicules légers et alternat pour les poids lourds.

A l'issue des travaux, la mise en service définitive du tunnel neuf est effectuée, chaque tube étant exploité en circulation monodirectionnelle.

La procédure d'appel d'offres ainsi que les modalités d'exécution des travaux sont précisées respectivement par les articles 19 et 20.

## *2. Le financement*

Le montant de l'opération est estimé à 141,2 millions d'euros<sup>(1)</sup>. Il correspond au coût des prestations nécessaires à la réalisation des dossiers de consultation des entreprises, des procédures d'appels d'offres, de la construction, de la surveillance et du contrôle des travaux de l'opération.

L'article 22 retient ce montant comme coût de référence de l'opération. Il prévoit également les modalités encadrant son évolution. À cet égard, la CIG pourra, le cas échéant, valider un nouveau coût de référence compte tenu de l'évolution des prix, des éventuelles mises à jour techniques ultérieures ainsi que du résultat des consultations et du déroulement des marchés de travaux.

La répartition des coûts a fait l'objet d'âpres discussions. Si la longueur sur le territoire des deux pays est sensiblement équivalente, le trafic italo-italien représente 37,4 % du trafic global contre 4 % pour le trafic franco-français.

Au nom de l'objectif d'aménagement de sécurité qui motive le projet, l'Italie réclamait une répartition à parts égales entre les deux pays. La France demandait une répartition à 33,3 % pour la France et 66,7 % pour l'Italie fondée sur l'usage international et national du tunnel. Les deux parties sont finalement parvenues au consensus suivant : la moitié du coût est répartie à parts égales entre l'Italie et la France tandis que l'autre moitié est répartie en fonction des trafics, les trafics nationaux étant pris en charge par chaque pays et le trafic international étant réparti à parts égales.

---

(1) valeur 2002, hors taxes sur la valeur ajoutée propre au pays maître d'ouvrage.

Ceci conduit à la clé de financement de 41,65 % pour la France et 58,35 % pour l'Italie. La part française sera partagée en trois tiers égaux entre l'État, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le département des Alpes-Maritimes. Ces collectivités ont confirmé par lettres leur accord sur ce principe, respectivement le 8 septembre 2006 et le 12 septembre 2006.

## CONCLUSION

Le projet de réaménagement du tunnel de Tende qui vise à garantir durablement la sécurité des usagers et à améliorer les liaisons franco-italiennes dans les Alpes se concrétise grâce à l'accord soumis à l'approbation de l'Assemblée nationale.

Alors que l'Italie a achevé sa procédure de ratification, il est urgent que la France en fasse de même afin que les travaux s'engagent enfin.

Votre rapporteur recommande en conséquence l'adoption du présent projet de loi.



## EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 10 octobre 2007.

Suivant les conclusions du rapporteur, *la commission a adopté le projet de loi (n° 179)*.

\*

\*      \*

La commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.



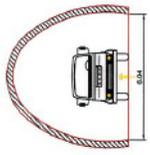
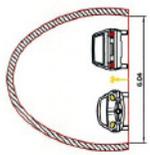
**ANNEXE**



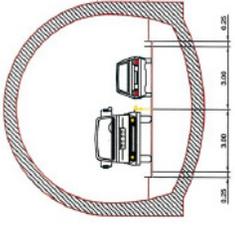
# Phases de construction



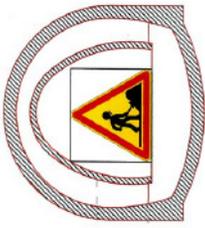
Phase Actuelle  
Circulation Bi-Directionnelle  
Régulation Poids-Lourds



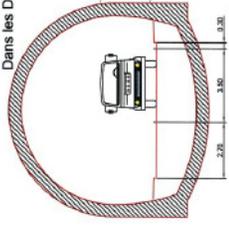
Phase Avenir à l'Etat Actuel  
Circulation Bi-Directionnelle  
Dans Tunnel Neuf



Interdiction de 30.00m  
Galerie d'évacuation



Phase Définitive  
Circulation Mono-Directionnelle  
Dans les Deux Tubes du Tunnel Neuf



Interdiction de 30.00m  
Galerie d'évacuation

