

N° 454

SÉNAT

DEUXIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 septembre 2007

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi 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. Jacques PEYRAT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, président ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Placade, Philippe Nogrix, André Boyer, vice-présidents ; MM. Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, secrétaires ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir le numéro :

Sénat : 442 (2006-2007)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LA MODERNISATION DU TUNNEL DE TENDE : UNE EXIGENCE ESSENTIELLE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	6
A. LE TUNNEL DE TENDE ET SON RÔLE DANS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL	6
B. UN ÉQUIPEMENT QUI NE RÉPOND PLUS AUX EXIGENCES DE SÉCURITÉ ACTUELLES	8
C. LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU TUNNEL	9
II. L'ACCORD FRANCO-ITALIEN DU 12 MARS 2007	11
A. LES DISPOSITIONS RELATIVES À LA GESTION DU NOUVEAU TUNNEL	11
B. LES MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PROJET	13
CONCLUSION	15
EXAMEN EN COMMISSION	17
PROJET DE LOI	19
ANNEXE - ÉTUDE D'IMPACT	21

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser l'approbation de l'accord relatif à la mise en place d'une gestion unifiée du tunnel routier de Tende et la construction d'un nouveau tunnel, signé à Paris entre la France et l'Italie le 12 mars 2007.

Plus ancien tunnel routier d'Europe, le tunnel de Tende, mis en service en 1882, assure la liaison entre la province italienne de Cuneo, dans le Piémont, et la côte méditerranéenne à hauteur de Vintimille, via la vallée de la Roya, dont la partie supérieure est située en territoire français.

Le gabarit du tunnel actuel n'est plus adapté aux flux de circulation, notamment au trafic des poids lourds, des autocars et des véhicules larges. Des mesures de circulation alternée ont dû être mises en place. La réalisation d'un nouveau tunnel, parallèle à celui aujourd'hui en service, a été décidée en 2005. Dans sa nouvelle configuration, le tunnel de Tende sera composé de deux tubes distincts et affectés à un seul sens de circulation,

L'accord du 12 mars 2007 entérine les caractéristiques du projet, arrête le partage du financement entre les deux pays et définit les modalités de gestion du nouvel ouvrage.

I. LA MODERNISATION DU TUNNEL DE TENDE : UNE EXIGENCE ESSENTIELLE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Lors de sa mise en service en 1882, le tunnel routier de Tende était situé entièrement en territoire italien. Depuis le rattachement de Tende à la France en 1947, il est frontalier entre les deux pays.

Depuis de nombreuses années, ce tunnel étroit ne répond plus aux exigences minimales de sécurité. Des mesures restreignant la circulation des poids-lourds et des véhicules larges ont du être prises. Parallèlement, les gouvernements français et italien ont mis au point un projet de reconstruction visant d'une part à rénover le tunnel actuel, qui deviendra à sens unique, et d'autre part à percer un nouveau tunnel qui sera affecté à l'autre sens de circulation.

A. LE TUNNEL DE TENDE ET SON RÔLE DANS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Faisant communiquer l'Italie et la France par le nord-est du département des Alpes-Maritimes, le tunnel frontalier de Tende est situé sur une voie de passage historique entre le Piémont et le Comté de Nice qui constitue aujourd'hui encore le trajet **le plus direct permettant de relier Turin et la côte méditerranéenne à hauteur de Vintimille**. Cet itinéraire passe par la ville italienne de Cuneo, capitale provinciale d'environ 50 000 habitants située 35 kilomètres au nord du tunnel, puis il emprunte, au débouché du tunnel, la **vallée de la Roya**, qui descend en une soixantaine de kilomètres vers Vintimille, via Tende. Il est également possible, en bifurquant à mi-vallée vers le col de Brouis et Sospel, de gagner directement Menton et Nice.

Il importe ici de rappeler certaines particularités historiques et géographiques de la vallée de la Roya qui n'ont pas été sans incidence sur le tunnel et l'axe routier qui le dessert. Cette vallée est en effet **située pour partie en France et pour partie en Italie**. La frontière a varié au cours des siècles et ne suit pas la ligne de partage des eaux.

Disputée à plusieurs reprises entre la France et le royaume de Piémont-Sardaigne, la vallée de la Roya appartenait en totalité à ce dernier jusqu'au traité de Turin du 14 mars 1860 par lequel la Savoie et le Comté de Nice, qui englobait la plus large part de la vallée, étaient rattachés à la France. Alors que la basse vallée, de Vintimille à Fanghetto, restait à l'Italie, sa partie supérieure, de Breil-sur-Roya à Tende, devenait française au sein du nouveau département des Alpes-Maritimes. Toutefois, malgré le voeu des populations exprimé par plébiscite, Napoléon III accepta de laisser au nouvel Etat italien les **communes de Tende et de La Brigue**, situées en haute vallée. Officiellement, l'empereur souhaitait permettre au roi Victor-Emmanuel II de

conserver ses territoires de chasse. En réalité, ce compromis garantissait à l'Italie le contrôle des crêtes auquel elle attachait une valeur stratégique.

L'enclavement de la haute vallée de la Roya incitera les Italiens à entreprendre le **percement du tunnel routier de Tende**. Long de 3,2 kilomètres, il **ouvrira en 1882**. Les deux têtes du tunnel se situent alors en territoire italien, la route qui descend vers la côte traversant le territoire français dans la moyenne vallée de la Roya. Quelques années plus tard, en 1900, un tunnel ferroviaire entre également en service, mais la jonction jusqu'à Nice ne sera inaugurée qu'en 1928.

Occupée par les troupes allemandes depuis 1943, la vallée de la Roya n'est libérée par les troupes françaises qu'en avril 1945. Les populations de Tende et La Brigue votent leur rattachement à la France¹, mais au mois de juillet suivant, les deux communes passent sous contrôle de l'armée américaine et l'autorité du gouvernement italien est rétablie. Ce n'est qu'après plusieurs mois de négociations qu'est signé, le 10 février 1947, le traité de Paris entre l'Italie et la France qui attribue Tende et La Brigue à cette dernière. Le 12 octobre 1947, **Tende et La Brigue** votent massivement en faveur de leur **rattachement à la France** (2 603 oui ; 218 non ; 136 abstentions).

Depuis 1947, le tunnel routier de Tende constitue donc un **tunnel international**. Sur ses 3 185 mètres de longueur, 1 485 mètres sont situés en territoire français.

Toutefois, compte tenu de la configuration particulière de la vallée de la Roya, pour partie italienne et pour partie française, le trafic empruntant le tunnel de Tende ne présente quant à lui qu'un caractère partiellement international.

D'après les informations fournies à votre rapporteur, **58,6 % des véhicules** seulement possèdent un point de départ et un point d'arrivée situés dans des pays différents et peuvent de ce fait être considérés comme participant à un **flux de circulation international**.

En revanche, **37,4 % des véhicules ont leur point de départ et leur destination en Italie**. Ce trafic assure les échanges entre le Piémont (région de Cuneo et Turin) et la zone littorale de Vintimille à San Remo.

Enfin, **4 % des véhicules ont leur point de départ et leur destination en France**. Le tunnel de Tende permet en effet de relier la Côte d'Azur et les vallées alpines françaises en passant par le versant italien du col de Larche vers Barcelonnette, du col de Montgenèvre vers Briançon, du tunnel du Fréjus vers la Maurienne ou du tunnel du Mont-Blanc vers Chamonix.

Le trafic recensé en 2005 dans le tunnel de Tende s'élève à **3 700 véhicules par jour en moyenne annuelle**, mais il peut être deux fois plus élevé en période estivale. En dehors du point de passage côtier par

¹ Le rattachement obtient 1 076 oui (70 % des voix) à Tende et 694 oui (90 % des voix) à La Brigue.

Menton et Vintimille, le tunnel de Tende vient immédiatement après les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus en termes de volume de trafic. Toutefois, ce trafic concerne essentiellement les véhicules légers, les poids lourds ne représentant en moyenne qu'une centaine de passages par jour. Au demeurant, les caractéristiques du tunnel rendent leur circulation extrêmement difficile, au point que celle-ci a dû être réglementée.

B. UN ÉQUIPEMENT QUI NE RÉPOND PLUS AUX EXIGENCES DE SÉCURITÉ ACTUELLES

Situé à environ 1 300 m d'altitude, le tunnel de Tende est desservi par une route difficile, notamment dans la vallée de la Roya où des aménagements ont été lancés depuis plusieurs années.

Le **gabarit du tunnel** n'a pas varié depuis son ouverture il y a 125 ans. Sur la base d'une hauteur minimale de 4,30 mètres, nécessaire pour le passage des poids-lourds, la largeur de chaussée praticable n'est plus que de 4,90 mètres, compte tenu de la forme de la voûte, ce qui **ne permet pas le croisement des poids-lourds** ou de certains véhicules larges. Par ailleurs, indépendamment des difficultés de passage des véhicules lourds, les conditions de sécurité dans le tunnel sont très éloignées des normes actuelles.

Depuis plusieurs années, les **transports de marchandises dangereuses sont interdits**.

En outre, à la fin de l'année 2006, des mesures d'exploitation visant à permettre le passage des véhicules lourds dans des conditions de sécurité acceptables ont été mises en œuvre. La circulation de jour des poids-lourds et des transports en commun a été interdite en dehors de deux **créneaux horaires de circulation alternée**. Un alternat partiel a également été mis en place en journée pour les véhicules dit larges comme les caravanes ou les fourgonnettes. Enfin, la **circulation alternée est imposée la nuit pour l'ensemble des véhicules**.

Dans l'attente de la mise en service du nouveau tunnel, des **travaux d'amélioration** d'un montant de 19,8 millions d'euros du côté français ont été entrepris dans le tunnel existant. Il s'agit notamment de la création de niches de sécurité et d'un poste de secours à la tête française du tunnel ainsi que de la mise en place de barrières de fermeture, aujourd'hui achevées, de la réalisation d'une aire d'atterrissage pour les hélicoptères, de travaux de confortement de la voûte ainsi que de la mise en place d'un système permettant la continuité des communications radio-électriques pour les services de secours et de l'installation de caméras de vidéo-surveillance pour la gestion centralisée du tunnel. Ces travaux devraient être achevés au premier trimestre 2008.

C. LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU TUNNEL

C'est lors d'un **sommet franco-italien de novembre 1993** que les gouvernements français et italien ont réellement commencé à évoquer la reconstruction du tunnel de Tende. Une **commission intergouvernementale** (dite « CIG Nice-Cuneo ») a été créée à cet effet. En 1998, la compétence de cette commission a été élargie à l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud. Au cours de l'année 1999, elle s'est vue confier la mission de conduire les études et les concertations nécessaires pour préparer les choix des deux gouvernements, en particulier les études de comparaison des différentes solutions de réaménagement ou de reconstruction du tunnel routier de Tende.

Le 27 novembre 2001, lors du sommet franco-italien de Périgueux, les deux gouvernements ont validé la proposition de la commission intergouvernementale préconisant la **construction d'un nouvel ouvrage avec une voie par sens de circulation**.

En 2003, la commission intergouvernementale constituait un groupe de travail binational chargé de préciser les dispositions techniques de cette infrastructure dans un document d'études commun. Le groupe devait examiner deux configurations :

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

- l'autre, dite « solution basse », 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.

Par lettre conjointe du 18 avril 2005, les ministres français et italiens des transports ont retenu la **solution haute**, conformément aux propositions de la commission intergouvernementale. Cette solution a été jugée préférable pour son moindre coût de réalisation, sa meilleure faisabilité financière et son moindre impact global vis-à-vis de l'environnement.

Il s'agira tout d'abord de **percer un tunnel neuf** de 3 250 mètres de longueur, dont 1 515 mètres côté français, parallèle au tunnel actuel. Dans un deuxième temps, **le tunnel actuel sera élargi** et mis aux normes de sécurité.

L'ensemble de la circulation sera provisoirement basculée sur le tunnel neuf durant les travaux de réaménagement du tunnel actuel.

Au terme des travaux, il y aura donc **deux tubes parallèles qui seront chacun affectés à un sens de circulation**. Les deux tubes seront distants de 30 mètres. Ils seront reliés l'un à l'autre par des rameaux de liaison accessibles aux piétons espacés de 280 mètres, à l'exception du premier situé à 400 mètres de la tête française. Certains rameaux de liaison seront également accessibles aux véhicules ; ils seront distants de 840 mètres.

Les deux tubes auront des profils en travers identiques constitués chacun d'une voie de circulation de 3,50 mètres de large, d'une bande dérasée de gauche de 0,30 mètres et à droite d'une bande d'arrêt d'urgence de 2,70 mètres de large. De part et d'autre de cette largeur roulable, un épaulement permettra l'installation d'équipements et pourra faire office de passage de service.

Les **installations et dispositifs de sécurité** seront conformes aux prescriptions de 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 assuré 24 heures sur 24 et situé à Turin.

A l'extérieur des tunnels, les plates-formes d'accès seront réaménagées et côté français la route d'accès sera réaménagée sur 900 mètres pour rescinder une série de lacets. La route aura une chaussée de 7 mètres et deux bandes d'arrêt de droite de 1,50 mètres. Elle conservera deux lacets et comprendra un pont de 45 mètres de longueur.

L'enquête d'utilité publique relative à la construction du nouveau tunnel de Tende s'est déroulée côté français aux mois de juin et juillet 2007. La déclaration d'utilité publique devrait intervenir avant la fin de l'année. L'approbation du projet définitif et la procédure d'appel d'offre pourraient intervenir fin 2008, l'entrée en service du nouveau tunnel étant envisageable pour 2010.

II. L'ACCORD FRANCO-ITALIEN DU 12 MARS 2007

Le projet de reconstruction du tunnel de Tende a donné lieu à deux accords bilatéraux entre la France et l'Italie.

Le premier a été signé le 24 novembre 2006 lors du sommet franco-italien de Lucques¹. Cette accord traite toutes les dispositions qui pouvaient être mises en œuvre sans nécessité d'une autorisation parlementaire préalable, à savoir l'amélioration des conditions de gestion binationale du tunnel actuel et l'engagement du processus de construction du tunnel neuf.

Le second accord, signé le 12 mars 2007, fait l'objet du présent projet de loi. Il se substituera, dès son entrée en vigueur, au premier accord qui présente donc un caractère transitoire. Il englobe l'ensemble des sujets liés à la gestion unifiée du tunnel et à la réalisation des travaux du tunnel neuf. Il précise en particulier les conditions d'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique qu'exercera l'Italie pour le compte des deux pays et détaille les engagements financiers de ces derniers. C'est notamment pour cette raison que son approbation doit être autorisée par le Parlement, conformément à l'article 53 de la Constitution.

A. LES DISPOSITIONS RELATIVES À LA GESTION DU NOUVEAU TUNNEL

L'accord comporte plusieurs clauses définissant les responsabilités des différents acteurs pour la construction et l'exploitation du tunnel.

En ce qui concerne la réalisation de l'opération, **la maîtrise d'ouvrage est confiée à l'Etat italien** qui désignera le maître d'ouvrage délégué en charge de la construction du tunnel neuf (article 14). Par tunnel neuf, l'accord entend l'ensemble formé par les deux tunnels monodirectionnels à une voie par sens et comportant un tube neuf et le tunnel existant réalésé.

L'article 16 détaille les **caractéristiques de l'opération** qui sera réalisée en deux phases :

- une première phase consistant 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 ;
- une seconde phase consistant en l'alésage du tube actuel et la mise en place des équipements d'exploitation définitifs.

La deuxième phase sera engagée dès que le trafic aura été basculé dans le tube neuf. Durant cette phase, le tube neuf sera exploité en circulation bidirectionnelle pour les véhicules légers et en alternat pour les poids-lourds,

¹ Accord 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.

des mesures d'exploitation différentes pouvant cependant être envisagées si les conditions de circulation le justifient.

L'une des originalités de l'accord est de substituer à une gestion concertée du tunnel, mais néanmoins distincte sur sa partie italienne et sa partie française, une **gestion unifiée** destinée notamment à renforcer les conditions de sécurité. Cette gestion unifiée résultera de la désignation d'une entité unique en charge de l'administration du tunnel, ainsi que d'une autorité unique en charge du contrôle administratif.

En vertu de l'article 6, et « *afin d'obtenir l'unicité fonctionnelle des activités relatives à l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel en service* », un **gestionnaire unique** sera désigné par la partie italienne. Il s'agira de l'ANAS (*Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali*), société d'Etat en charge de la gestion des autoroutes et routes nationales en Italie.

Le gestionnaire unique devra élaborer le manuel d'exploitation, le règlement de circulation et le dossier de sécurité du tunnel. Le manuel d'exploitation regroupe les clauses administratives et techniques applicables à l'exploitation, à l'entretien et à la sécurité du tunnel. Il précise notamment la nature et la fréquence des tâches d'entretien, les modalités de suivi de l'état de l'ouvrage ainsi que le rythme des inspections. Le dossier de sécurité décrit les mesures de prévention et de sauvegarde nécessaires pour assurer la sécurité des usagers. Conformément aux prescriptions de la directive européenne sur la sécurité des tunnels, le gestionnaire désignera un agent de sécurité coordonnant l'ensemble des actions en la matière.

L'accord prévoit un renforcement notable des attributions de la **commission intergouvernementale des Alpes du Sud** qui devient l'**autorité administrative unique chargée du contrôle**. Les deux Etats lui transfèrent leurs compétences en la chargeant de superviser l'action du gestionnaire. La commission intergouvernementale approuvera les documents élaborés par le gestionnaire concernant la conception technique du tunnel et ceux concernant les règles d'exploitation, d'entretien et de sécurité (manuel d'exploitation, règlement de circulation, plan de secours binational, dossier de sécurité).

La commission intergouvernementale sera assistée d'un comité de sécurité constitué d'experts français et italiens qui lui fournira des avis sur tout dossier ou toute question concernant la sécurité.

Pour la partie française, la commission intergouvernementale comporte déjà, aux côtés des représentants des ministères (ministère de l'écologie du développement et de l'aménagement durables, ministère des affaires étrangères et européennes, ministère de l'économie des finances et de l'emploi, ministère de l'intérieur de l'outre-mer et des collectivités locales), ceux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le département des Alpes-Maritimes devrait également prochainement y participer.

L'accord comporte deux **dispositions spécifiques relatives à la sécurité**.

L'article 11 concerne le **plan de secours** qui sera élaboré conjointement par les préfets français et italien. Il fixera les conditions d'intervention des secours et organisera des exercices conjoints annuels. Côté français ce sont les pompiers du Service départemental d'incendie et de secours des Alpes-maritimes qui seront appelés à intervenir, et qui, d'ores et déjà, disposent du local existant à la tête du tunnel versant français.

L'article 10 prévoit des **patrouilles mixtes** pour la police de la circulation dans le tunnel et autorise le cas échéant, comme cela est d'ailleurs prévu pour le tunnel du Mont-Blanc, les agents de l'un des Etats à franchir la frontière à l'intérieur du tunnel, dans le cadre de patrouilles purement nationales, pour constater les infractions éventuelles et verbaliser.

Le **contrôle de la sécurité du tunnel** est prévue suivant les règles édictées par la directive n°2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, et ce bien que le tunnel de Tende ne soit pas inclus dans le réseau transeuropéen. On peut rappeler que cette directive européenne dispose que la rénovation des tunnels transeuropéens devra être achevée au plus tard en 2014 et que sont contenu a été fortement inspiré des textes français.

B. LES MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PROJET

Le **coût de l'opération**, mentionné à l'article 22 de l'accord, est évalué à **141,2 millions d'euros hors taxes en valeur 2002**. Ce montant couvre les prestations nécessaires à la réalisation des dossiers de consultation des entreprises, aux procédures d'appels d'offres, à la construction, à la surveillance et au contrôle des travaux de l'opération. Il s'agit d'un montant de référence qui pourra être réévalué par la commission intergouvernementale en fonction 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 du financement entre la France et l'Italie a fait l'objet de négociations complexes.

A l'origine, l'Italie plaidait pour un financement à parts égales en invoquant l'objectif de mise en sécurité commun aux deux Etats. La France souhaitait pour sa part la prise en compte de la nature du trafic. Comme on l'a indiqué plus haut, 37,4 % des véhicules qui empruntent le tunnel de Tende ont leur point de départ et leur point d'arrivée en territoire italien.

Le compromis s'est réalisé sur la base suivante : la moitié du coût sera répartie à parts égales entre l'Italie et la France et l'autre moitié en fonction de la nature des trafics, les trafics nationaux étant pris en charge par chaque pays et le trafic international étant réparti à parts égales. De ce fait, le **quote-part de l'Italie s'élèvera à 58,35 % et celle de la France à 41,65 %**. La part française sera répartie en trois tiers égaux entre l'Etat, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le département des Alpes-Maritimes.

En ce qui concerne les coûts d'entretien et d'exploitation, ils sont répartis entre les deux pays selon la même clef. Il faut préciser que pour la France, ces coûts seront entièrement à la charge du propriétaire de la voie, à savoir l'Etat jusqu'au 1^{er} janvier 2008, et le département au-delà, dans le cadre du transfert des routes nationales.

CONCLUSION

Le tunnel de Tende ne répond plus aux exigences minimales de sécurité et la réalisation d'un équipement moderne et sûr est attendue depuis de nombreuses années par les usagers de cet axe routier.

Le projet arrêté par les deux gouvernements présente des caractéristiques adaptées au trafic routier entre la France et l'Italie par la vallée de la Roya. Dans cette dernière, le département des Alpes-Maritimes a également entrepris un important programme de modernisation.

En inscrivant à la session extraordinaire de septembre ce projet de loi, le Gouvernement marque sa volonté de hâter les procédures qui permettront la construction du nouveau tunnel.

La commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa séance du 19 septembre 2007.

A la suite de l'exposé du rapporteur, Mme Catherine Tasca s'est félicitée de la conclusion de cet accord qui, grâce à la modernisation du tunnel de Tende, renforcera les relations entre la France et l'Italie.

La commission a ensuite adopté le projet de loi.

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relatif à la mise en place d'une gestion unifiée du tunnel de Tende et la construction d'un nouveau tunnel, signé à Paris le 12 mars 2007 et dont le texte est annexé à la présente loi.¹

¹ Voir le texte annexé au document Sénat n° 442 (2006-2007).

ANNEXE - ÉTUDE D'IMPACT¹

1- Etat du droit, contexte communautaire

Le tunnel routier de Tende (3,2 km) relie la route nationale RN 204 côté français et la route nationale SS 20 côté italien. Tunnel monotube, avec une voie dans chaque sens, très ancien et très étroit, il ne correspond plus aux exigences de sécurité actuelles. Les compétences en matière de sécurité d'exploitation et de circulation relèvent, côté français, du préfet des Alpes Maritimes et par subsidiarité de la direction départementale de l'équipement. La section française est en cours de transfert dans le cadre des dispositions de la loi du 13 août 2004 : le Conseil général des Alpes Maritimes se substituera à l'Etat au 1er janvier 2008 pour la partie française du tunnel et ses accès.

Les deux pays se sont accordés sur les principes d'une gestion unifiée de l'ouvrage transfrontalier : l'Italie sera chargée d'assurer pour le compte des deux parties les activités d'exploitation, d'entretien et de sécurité du tunnel. Ils se sont également accordés sur un projet consistant à réaliser un tube neuf parallèle au tube actuel, à y basculer provisoire la totalité de la circulation, puis à réaléser le tunnel existant.

Au terme du processus de construction, le nouveau tunnel routier sera constitué de deux tubes mono-directionnels à une voie, l'Italie assurant la maîtrise d'ouvrage unique pour le compte des deux pays durant la durée des travaux.

Un premier accord, a été signé au sommet franco-italien de Lucques le 24 novembre 2006, fixant les dispositions pouvant être mises en oeuvre sans ratification préalable : amélioration des conditions de gestion binationale du tunnel existant, préparation des conditions de réalisation du tube neuf.

Un second accord a été signé le 12 mars 2007, par le Ministre des transports pour le Gouvernement français et par le Ministre des Infrastructures et des Transports pour le Gouvernement italien. Il porte sur dispositions liées à la gestion du tunnel en service et à la réalisation des travaux du tunnel neuf, et notamment les engagements financiers respectifs des deux pays. L'évaluation juridique porte sur ce second accord.

- Intégration dans le cadre juridique existant :

1) Les compétences confiées à la CIG des Alpes du sud sont élargies. Appelée à devenir l'instance binationale de pilotage du dossier, celle-ci (Art. 3, 4 et 5 du Titre II):

¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

- est désignée comme l'autorité administrative commune pour ce qui concerne le tunnel en service ;

- est chargée du contrôle de la bonne exécution de cet Accord pour ce qui concerne la construction du tunnel neuf ;

- s'appuie, en tant que de besoin, sur un Comité de sécurité et une Commission technique créée à cette occasion ;

- se voit confier l'approbation de l'ensemble des documents d'exploitation, d'entretien et de sécurité, notamment le plan de secours binational du tunnel en service, qu'il appartient aux Préfets français et italien territorialement compétents d'établir,

2) Comme rappelé à l'art. 11 du Titre III, cet accord tient lieu d'arrangement particulier concernant le tunnel de Tende au sens de l'article 16 de la Convention entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne dans le domaine de la prévision et de la prévention des risques majeurs et de l'assistance mutuelle en cas de catastrophes naturelles ou dues à l'activité de l'homme, signée à Paris le 16 septembre 1992,

3) Conformément aux dispositions de l'art. 15, relatif à l'environnement et au droit foncier, il appartient à chaque partie de mettre en œuvre les procédures prévues par chaque législation et par le droit communautaire, notamment l'application de la convention d'Espoo sur l'information du public sur les projets transfrontaliers.

4) Enfin, l'accord intègre les principes de la directive européenne 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, sur le plan des compétences confiées à la CIG à son art. 3 et des conditions d'exploitation du tunnel en service figurant à l'art. 7.

- Partage de certaines prérogatives de puissance publique ; dérogations au droit du travail ; engagement des finances de l'Etat

1) Selon son article . 10, le service de police de la circulation dans la zone de contrôle est assuré par des patrouilles mixtes composées d'agents de chacun des deux Etats et, dans l'impossibilité d'effectuer des patrouilles mixtes, par des patrouilles nationales, composées d'agents d'un seul des deux Etats. Ces services sont autorisées à circuler dans la zone et à réaliser, sous conditions, différentes actions : interception, verbalisation, constatation des infractions commises dans la zone de contrôle, protection et échange d'information. De façon encadrée, elles peuvent faire usage d'armes réglementaires. Ces dispositions sont conformes à l'avis rendu en assemblée générale par le Conseil d'Etat (CE 28 sept 2006) au sujet de stipulations analogues concernant le Tunnel du Mont Blanc. L'accord a ainsi veillé, dans la rédaction de son article 10, à encadrer la délégation qui peut être accordée à

des patrouilles nationales “dans la mesure nécessaire pour garantir la continuité du contrôle dans la zone de contrôle”.

2) Par ailleurs l'accord mentionne, à son article 22, , les conditions de réalisation des travaux à effectuer sur le plan financier. Ainsi, la réalisation de l'ouvrage (141,2 M€ en valeur 2002) sera financée à 58,35 % par l'Italie et à 41,65 % par la France, répartis par tiers entre l'Etat, la région PACA 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.

3) Les dispositions de l'article 27, relatif au « Droit d'entrée sur les territoires nationaux respectifs », font bénéficier de certaines facilités les personnes employées dans une des entreprises ou des prestataires de services, désignées par la Partie italienne aux fins d'exécuter la réalisation de l'ouvrage, l'entretien, l'exploitation ou la sécurité du tunnel en service. Ainsi sont-elles autorisées à exercer leur activité sur le territoire des deux Parties, sans avoir à solliciter d'autorisation de séjour ou de permis de travail si elles sont ressortissantes de l'Union Européenne. De même, les ressortissants d'Etats non-membres de l'Union européenne peuvent exercer leur activité sans avoir à solliciter une autorisation de travail.

4) Enfin, l'article 28, relatif aux dispositions fiscales et aux législations douanières applicables, prévoit que les fonctionnaires des autorités fiscales et douanières de chacun des Etats sont autorisés à accéder au territoire de l'autre Etat y compris dans la zone du tunnel, afin de procéder à l'acquisition matérielle d'éléments physiques d'enquête.

- Dès son entrée en vigueur, l'accord se substituera à l'accord relatif à l'amélioration 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 signé à Lucques le 24 novembre 2006, le tunnel de Tende relevant ainsi d'un régime juridique unifié, prenant en compte l'ensemble des questions liées à la gestion de cette infrastructure transfrontalière.

2- Modification de la législation interne.

La mise en vigueur de cet accord ne nécessitera pas de modification du droit interne.