

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 juin 1972.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation de la Convention entre la République française et la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972,

Par M. Léon CHAMBARETAUD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Raymond Boin, Louis Martin, Jean Périquier, Pierre de Chevigny, vice-présidents ; Jean de Lachomette, Pierre Giraud, Francis Palmero, Serge Boucheny, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Berthoin, Charles Bosson, Louis Brives, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jean Colin, Roger Deblock, Emile Didier, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Georges Lombard, Ladislav du Luart, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, André Morice, Dominique Pado, Henri Parisot, Maurice Pic, Roger Poudonson, Georges Repiquet, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Emile Vivier, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2406, 2443 et in-8° 620.

Sénat : 314 (1971-1972).

Traité et Conventions. — Italie - Tunnel routier du Fréjus.

Mesdames, Messieurs,

La Convention franco-italienne, signée à Paris le 23 février 1972, et qui fait l'objet du présent projet de loi, consacre l'accord des deux pays pour le percement d'un nouveau tunnel routier entre la France et l'Italie.

D'après le préambule même de cette Convention, il s'agit d'améliorer, au moyen d'un tunnel reliant la vallée de la Maurienne, dans le département de la Savoie, à la vallée de la Suse, dans la province de Turin, les relations routières entre la vallée du Rhône et la vallée du Pô.

Les échanges commerciaux et touristiques entre la France et l'Italie se développent d'année en année, entraînant l'encombrement, à certaines périodes de pointe, des passages frontaliers. Il est prévu que le tunnel routier du Mont-Blanc, qui n'est pourtant en service que depuis peu d'années, mais qui enregistre une progression du trafic annuel total supérieur à 10 %, sera saturé avant 1980. Le futur tunnel routier du Fréjus, dont la construction pourrait commencer au début de 1973, permettra de relier Turin à Lyon et de franchir les Alpes par la route la plus directe, et ne pourra que favoriser les relations entre les deux régions économiques en plein développement que sont la région Rhône-Alpes et le Piémont.

Les travaux à entreprendre sont considérables puisque les caractéristiques du tunnel du Fréjus sont supérieures à celles du tunnel du Mont-Blanc : sa longueur sera de 12,8 kilomètres sur 10 mètres de large. L'entrée du tunnel en France sera à 1.230 mètres d'altitude, l'entrée italienne à 1.300 mètres. L'ouvrage comportera deux puits d'aération verticaux pour compléter la ventilation par soufflerie. Sa capacité maximale de trafic est prévue pour 1.800 véhicules à l'heure.

Analyse de la Convention.

Par l'article premier, les parties contractantes s'engagent à assurer en commun la construction et l'exploitation de ce tunnel routier entre Modane et Bardonnèche.

L'article 2 définit les caractéristiques générales de l'ouvrage que nous venons d'indiquer plus haut.

Les conditions de la concession de l'ouvrage sont définies par l'article 3. Les Gouvernements français et italien confient respectivement à une société concessionnaire française et à une société concessionnaire italienne la construction et l'exploitation du tunnel ainsi que des ouvrages et installations annexes aux frais, risques et périls de ces sociétés. Les frais de toutes sortes seront partagés par moitié entre les deux concessionnaires ainsi que les recettes et les dépenses d'exploitation.

Une disposition intéressante est introduite à l'alinéa 5 de cet article : s'il est possible dans l'avenir de constituer une seule société de droit européen, les parties contractantes s'entendront pour favoriser la constitution d'une telle société qui sera concessionnaire des deux Gouvernements. L'article 4 stipule que les plans et projets du tunnel dressés par les soins des concessionnaires seront soumis à la commission prévue à l'article 5.

L'article 5 crée une commission intergouvernementale au sein de laquelle chaque partie sera représentée par une délégation composée de huit membres au plus, qui pourra se faire assister d'experts. Les missions de la commission sont définies à l'article 6 de la Convention.

L'article 8 fixe la durée de la concession à soixante-dix années après la mise en service du tunnel. A l'issue de cette période, le tunnel deviendra propriété commune des États français et italien.

Par l'article 10, les parties contractantes s'engagent à assurer, en temps utile, la construction de la section de route reliant la plate-forme des installations terminales du tunnel au réseau routier national.

Le tarif maximum des péages sera fixé, d'un commun accord, par les Gouvernements (art. 12). Les concessionnaires créeront un organisme commun chargé d'exploiter, pour leur compte, les ouvrages et installations concédés.

Le président de l'organisme commun sera alternativement français et italien, par période de deux ans au plus (art. 13).

L'article 14 a trait aux modalités de contrôle à la frontière.

L'article 15 traite de la police de la circulation dans le tunnel.

Les articles 16, 17 et 18 fixent respectivement le régime de protection des agents de l'Etat, le régime fiscal, douanier et monétaire et les conditions de passation des marchés.

Enfin, les articles 19 à 21 prévoient les modalités de règlement des différends entre les concessionnaires et ceux relatifs à l'application de la Convention.

Un Protocole relatif aux questions fiscales et douanières est joint à la Convention. Les plus grandes facilités douanières seront accordées aux matériaux, matières premières et matériels utilisés pour la construction, l'entretien, la conservation et l'exploitation de l'ouvrage.

Le coût global du tunnel sera de l'ordre de 800 millions de francs à la date de mise en service, c'est-à-dire probablement en 1978. La part française de cette dépense sera couverte par le capital de la société concessionnaire et par des emprunts garantis par l'Etat, émis soit en France, soit auprès de la Banque européenne d'investissements. La société concessionnaire estime qu'elle n'aura pas à solliciter une avance de l'Etat pour équilibrer sa gestion.

Après avoir examiné les principales dispositions de la Convention du 23 février 1972, nous croyons utile de présenter quelques observations ; si l'on compare le projet actuel avec celui qui aboutit au percement du tunnel sous le Mont-Blanc, on s'aperçoit de différences assez sensibles :

L'ouvrage actuel sera nettement plus important que le précédent ; sa longueur dépassera de 1 km celui du Mont-Blanc et sa largeur sera de 10 mètres au lieu de 8,15 mètres.

Sa conception technique est différente ; la montagne du Fréjus étant nettement moins élevée que le Mont-Blanc, il est possible de compléter la ventilation par soufflerie par deux puits d'aération verticaux.

La gestion de l'ouvrage tant pour la construction que pour l'exploitation sera réalisée entièrement en commun par la France et l'Italie dont les sociétés concessionnaires supporteront les charges par moitié.

Le financement de l'ouvrage aura lieu sans recours à des subventions des Etats mais grâce à des ressources propres et à des emprunts garantis par l'Etat, les collectivités locales ou la Banque européenne d'investissements ; on se souvient que le Mont-Blanc avait été largement financé par des subventions budgétaires directes.

Il est intéressant de noter, d'ailleurs, que dans son rapport publié le 28 février 1957 sur le projet de loi relatif à la construction d'un tunnel routier sous le Mont-Blanc, notre ancien collègue, M. Julien Brunhes, écrivait : « Sur le plan technique, le tunnel serait aussi bien placé au Fréjus qu'au Mont-Blanc et même sur le plan des relations régionales, le Fréjus correspondrait sans doute à de plus urgentes nécessités : mais il est inutile pour les années prochaines de doubler le tunnel ferroviaire qui pourrait être mieux utilisé pour le transport des voitures ».

Le tunnel routier du Fréjus présente un grand intérêt pour l'avenir du développement de toute la région du Sud-Est de la France. Il s'inscrit également dans le cadre de la politique européenne qui tend à favoriser le resserrement des liens de toutes sortes entre les pays du Marché commun et qui se traduit par un développement considérable des échanges entre les partenaires de la Communauté européenne.

Aussi votre Commission des Affaires étrangères vous demande-t-elle d'adopter le projet de loi qui vous est soumis.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne concernant le tunnel routier du Fréjus et du Protocole relatif aux questions fiscales et douanières, signés à Paris le 23 février 1972, dont le texte est annexé à la présente loi.

NOTA. — Voir les documents annexés au n° 314 (1971-1972).