

N° 146

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 4 décembre 1991.

## 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 d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco relatif à la construction d'un tunnel destiné à relier le réseau routier monégasque à la Route Nationale 7,*

Par M. Jacques GOLLINET,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Michel d'Aillieres, Yvon Bourges, François Abadie, Jean Pierre Bayle, vice-présidents ; Jean Garcia, Guy Cabanel, Michel Alloncle, Jacques Genton, secrétaires ; Paul Alduy, Jean-Luc Bécart, Roland Bernard, Daniel Bernardet, André Bettencourt, Amédée Bouquerel, André Boyer, Michel Caldaguès, Jean-Paul Chambriard, Michel Chauty, Yvon Collin, Claude Cornac, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelix, Franz Duboscq, Claude Estier, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Jacques Golliet, Bernard Guyomard, Mme Nicole de Hauteclouque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Jean-Luc Melenchon, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Michel Poniatowski, Robert Pontillon, Roger Poudonson, André Rouvière, Robert-Paul Vigouroux, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

---

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 2279, 2346 et T.A. 553.

Sénat : 124 (1991-1992).

Traité et conventions.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>A - L'ORIGINE DU PROJET D'OUVRAGE</b> .....	<b>5</b>
<b>B - LES PARTICULARITÉS TECHNIQUES DE LA RÉALISATION DE L'OUVRAGE ENTRAÎNENT DES SPÉCIFICITÉS DANS LE FINANCEMENT COMME DANS LA MAÎTRISE D'OEUVRE</b> .....	<b>5</b>
<b>C - LES RELATIONS ENTRE LA FRANCE ET LA PRINCIPAUTÉ</b> .	<b>7</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	<b>8</b>

**Mesdames, Messieurs,**

**Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser l'approbation d'un accord entre la France et Monaco portant sur la construction d'un tunnel reliant le réseau routier monégasque à la route nationale 7 dite "Moyenne Corniche".**

**Ce tunnel, qui s'étendra sur 1 548,50 mètres, permettra d'alléger le trafic au centre de la cité monégasque en dirigeant les véhicules vers la Moyenne Corniche à travers l'ouvrage qui sera à sens unique.**

**Cet accord -qui prend la forme d'un échange de lettres entre les deux gouvernements- donnera l'occasion à votre rapporteur de préciser les conditions techniques de réalisation de l'ouvrage et de rappeler les spécificités du statut international de la Principauté.**

## **A - L'ORIGINE DU PROJET**

Dans la perspective d'un accroissement prévisible du trafic routier, les autorités monégasques souhaitent augmenter la capacité des voies d'accès à Monaco tout en évitant que la plus grande partie de ce flux automobile n'ait à transiter par le coeur de la cité.

Telle est la justification principale apportée à ce projet de tunnel à sens unique, proposé par les Monégasques et qui permettra de relier le réseau routier de la principauté à la nationale 7 dite "Moyenne Corniche".

Ce projet s'inscrit dans un plan plus général arrêté lors de l'accord franco-monégasque du 30 décembre 1988, répondant au souhait des autorités françaises de construire une bretelle de liaison entre l'autoroute A8 et la Moyenne Corniche, cette dernière étant élargie de façon à accueillir trois voies de circulation.

## **B - LES PARTICULARITÉS TECHNIQUES DE LA RÉALISATION DE L'OUVRAGE ENTRAÎNENT DES SPÉCIFICITÉS DANS LE FINANCEMENT COMME DANS LA MAÎTRISE D'OEUVRE**

La topologie et la structure géologique du site entraînent une première originalité : une seule tête de chantier sera ouverte et se situera du côté monégasque. Il s'y ajoute, rappelons-le, le fait que ce tunnel sera à sens unique dans le sens Monaco-France.

- Le financement du projet -dont le coût total est estimé à 225 millions de francs- est intégralement pris en charge par les autorités monégasques. Le montant indiqué recouvre tout autant le coût des études que celui qui sera entraîné par les travaux eux-mêmes ; le contrôle technique, l'acquisition des terrains -y compris ceux situés en France-, l'entretien et l'exploitation.

- Précisons que la Principauté s'est également engagée à garantir l'Etat français contre toute responsabilité de maître d'ouvrage et à assurer l'indemnisation d'éventuelles réclamations émanant de tiers, portant sur les travaux d'entretien, d'investissement ou d'exploitation.

- La réalisation conjointe du projet.

. Compte tenu de la structure de l'ouvrage -une seule tête de chantier, un seul sens de circulation-, l'Etat français a accepté de déléguer à la Principauté de Monaco la maîtrise d'ouvrage du tronçon situé en France. Cette délégation prendra fin à l'achèvement des travaux, à la date de réception définitive prononcée conjointement par les deux parties.

. Dans ce contexte, les services techniques de la Principauté opèreront conjointement avec les services de la direction départementale de l'Equipement des Alpes-Maritimes.

Une commission de suivi des travaux, composée d'experts des deux Etats, sera mise en place ; elle sera placée sous la responsabilité du directeur départemental de l'Equipement, pour la France, et de celle du directeur des travaux publics, pour la Principauté.

. Enfin la Principauté, qui assurera l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage, s'est engagée à s'assurer le concours d'un contrôleur technique agréé par l'Etat français.

Les conditions de cette collaboration entre les deux Etats , garantes d'efficacité et de cohésion, sont à l'image des relations qui unissent, d'une façon très spécifique, nos deux pays.

## **C - LES RELATIONS ENTRE LA FRANCE ET LA PRINCIPAUTE**

La Principauté de Monaco est, de par sa Constitution du 17 décembre 1962, une monarchie héréditaire et constitutionnelle.

Les relations avec la France sont le résultat de différents textes et accords qui imbriquent étroitement la diplomatie des deux Etats.

Ainsi, l'article 2 du Traité d'amitié franco-monégasque du 17 juillet 1918 prévoit-il que les relations internationales de la Principauté "doivent faire l'objet d'une entente préalable avec la France". Par ailleurs, neuf conventions bilatérales conclues en 1963 ont organisé entre les deux pays les rapports douaniers, fiscaux et monétaires.

Aux termes de ces accords, le territoire monégasque fait partie du territoire douanier français -et donc communautaire- même si Monaco n'appartient pas à la C.E.E.

Les droits perçus par des agents français, sont partagés entre les deux Etats. Il en va de même du produit des taxes indirectes (TVA ou taxes sur le chiffre d'affaires).

Enfin, le traité du 28 juillet 1930 réserve à des personnalités françaises l'exercice de certaines fonctions publiques de la Principauté comme celle de ministre d'Etat, chef du Gouvernement princier, détenue depuis le mois de janvier 1991 par M. Jacques Dupont.

\*

\* \*

## EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa séance du mercredi 4 décembre 1991, la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a examiné le présent projet de loi.

A l'issue de l'exposé du rapporteur, la commission a donné un avis favorable à l'adoption de ce projet de loi.

\*

\* \*

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée nationale)*

Est autorisée l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco relatif à la construction d'un tunnel destiné à relier le réseau routier monégasque à la route nationale 7, signé à Monaco le 19 avril 1991, et dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1.) Voir document A.N. n° 2279