

N° 442

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007
Enregistré à la Présidence du Sénat le 12 septembre 2007

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,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. FRANÇOIS FILLON,
Premier ministre,

par M. BERNARD KOUCHNER,
ministre des affaires étrangères et européennes,

(Renvoyé à la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La France et l'Italie ont signé à Paris le 12 mars 2007 un accord relatif à la mise en place d'une gestion unifiée du tunnel routier de Tende et la construction d'un nouveau tunnel.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Le tunnel actuel sous le col de Tende entre la France (Alpes-Maritimes) et l'Italie relie la RN 204 côté français à la SS 20 côté italien. Il s'agit d'un ouvrage ancien, construit entre 1873 et 1882, de 3 200 m de longueur dont 1 500 m en territoire français. Il présente un gabarit contraignant puisque la largeur roulable est limitée à 4,90 m et la hauteur à 4,30 m. Ses conditions d'exploitation sont de plus en plus difficiles au regard des impératifs de sécurité alors que le trafic moyen journalier annuel atteint 3 700 véhicules/jour et 6 200 véhicules/jour en pointe estivale. À cet égard, des aménagements de sécurité sont en cours de réalisation côté français financés dans le cadre de l'actuel contrat État-région ; des mesures d'exploitation ont également été prises.

Le 26 novembre 1993 (sommet franco-italien de Rome), la France et l'Italie sont convenues de l'intérêt de négocier un accord portant notamment sur la reconstruction du tunnel de Tende afin d'assurer la continuité de la liaison régionale empruntant les vallées de la Roya et de la Vermentagna. À cet effet, une commission intergouvernementale (dite « CIG Nice-Cuneo ») a été instituée.

Lors du sommet franco-italien de Florence le 6 octobre 1998, les deux États sont convenus que « la mise en sécurité du tunnel routier de Tende constitue 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 ». Les Ministres des affaires étrangères français et italien ont, par un échange de lettres des 3 août et 21 septembre 1999 (JO du 18 février 2000), décidé que cette CIG aurait notamment pour 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 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 avec une voie par sens de circulation.

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. Le groupe devait examiner deux configurations :

- 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 ».

Sur la base du dossier établi par le groupe binational, la CIG du 13 septembre 2004 a, parmi toutes les variantes proposées, validé un tracé pour chacune des solutions haute et basse. Le groupe de travail a continué son travail en vue d'apporter les éléments de choix d'une solution. La CIG du 18 mars 2005 a décidé de proposer la solution dite haute, jugée préférable pour son moindre coût de réalisation, sa meilleure faisabilité financière et son moindre impact global vis-à-vis de l'environnement. Le projet consiste à réaliser un tube neuf parallèle au tube actuel, à y basculer provisoirement la totalité de la circulation, puis à remettre en circulation le tunnel existant. Au terme du processus de construction, le nouveau tunnel routier sera donc constitué de deux tubes mono-directionnels à une voie.

Par lettre conjointe du 18 avril 2005, les ministres français et italiens des transports ont choisi la solution haute. Ils ont par ailleurs affirmé leur volonté commune d'une mise en service la plus rapide possible du nouveau tunnel de Tende.

DISPOSITIONS NOUVELLES LIÉES À L'ACCORD BINATIONAL

Sur la base de cette décision, deux accords ont été signés par la France et l'Italie.

Le premier accord signé lors du sommet franco-italien de Lucques (Italie) le 24 novembre 2006 traite toutes les dispositions pouvant être mises en œuvre sans nécessité d'une autorisation parlementaire préalable : amélioration des conditions de gestion binationale du tunnel actuel et engagement du processus de construction du tunnel neuf.

Le second accord porte sur la totalité 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. Dans la mesure où ce second accord détaille par ailleurs leurs engagements financiers respectifs, il entre dans le champ d'application de l'article 53 de la Constitution.

Les deux accords, en particulier le second, objet du présent projet de loi, définissent un cadre de travail nouveau et une véritable avancée pour l'amélioration des conditions de circulation pour le franchissement du tunnel de Tende.

Les conditions de gestion de l'infrastructure actuelle seront significativement améliorées, au grand bénéfice de la sécurité. L'accord transitoire signé à Lucques :

- d'une part, précise le rôle de la CIG dans la gestion du tunnel et son action particulière pour la mise au point d'un dossier de sécurité commun et de pratiques communes de gestion ;

- et, d'autre part, fonde de manière plus sûre l'existence du comité de sécurité et lui donne un mandat clair.

Ensuite, l'accord signé à Paris le 12 mars se substituera à celui signé à Lucques pour que le tunnel de Tende ne relève plus que d'un seul texte complet et cohérent.

Il va accompagner l'essentiel du processus de réalisation du nouveau tunnel, jusqu'à sa mise en service. La maîtrise d'ouvrage de l'opération, y compris pour sa partie en territoire français, est confiée à l'Italie.

Il définit un cadre de gestion complet, avec un niveau exigeant de sécurité. Parmi les points les plus importants en ce sens, signalons que la CIG sera instituée, dès l'entrée en vigueur de l'accord, comme autorité administrative et que la gestion sera unifiée et confiée à un seul gestionnaire désigné par l'Italie.

VOLET FINANCIER DE L'ACCORD BINATIONAL

L'estimation de l'opération s'établit à 141,2 M€ (valeur 2002, hors taxes sur la valeur ajoutée propre au pays maître d'ouvrage). Elle 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.

Cette estimation est conforme au coût moyen d'infrastructures similaires réalisées par l'Italie. Elle constitue le coût de référence de l'opération mentionné à l'article 22, « Coûts et financements de l'opération », de l'accord signé le 12 mars 2007. L'accord prévoit les modalités encadrant l'évolution du coût de référence. À cet égard, les parties françaises et italiennes sont convenues que 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.

Le principe de répartition des coûts a été un des points les plus discutés de l'accord. En ce qui concerne le tunnel de Tende, la longueur sur le territoire des deux pays est sensiblement équivalente, l'objectif principal de l'opération n'est pas d'augmenter la capacité sur l'itinéraire mais d'améliorer la sécurité des usagers qui l'empruntent. Il a par ailleurs une spécificité dans son usage puisqu'il relie l'Italie et la France pour 58,6 % du trafic mais aussi qu'il permet une liaison franco-française par l'Italie entre Menton et Modane pour 4 % du trafic et une liaison italo-italienne par la France entre Cunéo et Vintimille pour 37,4 % du trafic.

À l'origine de la discussion, la position des deux parties était assez éloignée. Au nom de l'objectif d'aménagement de sécurité, la partie italienne demandait une répartition à parts égales entre la France et l'Italie. La France, quant à elle, demandait une répartition à 33,3 % pour la France et 66,7 % pour l'Italie au nom de l'usage international et national du tunnel. Après examen de diverses options dont l'intégration d'autres critères, un consensus a été trouvé en considérant que, d'une part la moitié du coût devait être répartie à parts égales entre l'Italie et la France et, d'autre part,

que l'autre moitié devait être répartie en fonction des trafics, les trafics nationaux étant pris en charge par chaque pays et le trafic international étant réparti à parts égales.

Ceci conduit à la clé de financement indiquée dans l'accord (**article 22**) 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.

Les coûts d'entretien et d'exploitation sont répartis suivant la même clé. Pour ces dépenses, 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 incombera au propriétaire de la voie.

La région PACA est d'ores et déjà représentée au sein de la CIG et les modalités pour y intégrer une représentation du département des Alpes-Maritimes sont en cours d'examen.

La section française de la RN 204 concernée par l'opération a été transférée dans le réseau routier du département des Alpes-Maritimes dans le cadre de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, à l'exception de sa section correspondant au tunnel et à sa plate-forme d'accès. Jusqu'au 1^{er} janvier 2008, l'État en garde la maîtrise d'ouvrage. Ensuite, cette section sera transférée au département des Alpes-Maritimes, qui en assurera la maîtrise d'ouvrage. Quoiqu'il en soit, s'agissant d'une opération transfrontalière, les discussions entre les deux États relatives à l'application de l'accord sont conduites pour la partie française sous l'autorité de l'administration de l'État.

PRINCIPALES DISPOSITIONS DE L'ACCORD

L'accord définit les rôles et les missions des organismes chargés de la mise en œuvre de la gestion unifiée du tunnel et de la construction du nouveau tunnel (**article 3** concernant la CIG ; **article 4** concernant le comité de sécurité ; et **article 5** concernant la commission technique).

Les dispositions spécifiques relatives à la gestion du tunnel d'une part, à la construction d'un nouveau tunnel, d'autre part, font l'objet, respectivement, des **titres III** (exploitation, entretien et sécurité du tunnel

en service - **articles 6 à 12**) et **IV** (construction du tunnel neuf - **articles 13 à 26**).

Selon l'**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 États et, dans l'impossibilité d'effectuer des patrouilles mixtes, par des patrouilles nationales, composées d'agents d'un seul des deux États. Ces services sont autorisés 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.

Le **titre V** (dispositions diverses, **articles 27 à 34**) pose un certain nombre de règles concernant en particulier le droit d'entrée sur les territoires nationaux respectifs (**article 27**), ou la législation sociale et le droit du travail applicables (**article 29**). Les dispositions de l'**article 27** 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 ces personnes, si elles sont ressortissantes de l'Union européenne, sont autorisées à exercer leur activité sur le territoire français ou sur le territoire italien de l'ouvrage sans avoir à solliciter d'autorisation de séjour ou de permis de travail. De même, les ressortissants d'États non-membres de l'Union européenne peuvent exercer leur activité sans avoir à solliciter une autorisation de travail.

L'**article 28** (dispositions fiscales et législations douanières applicables) prévoit que les fonctionnaires des autorités fiscales et douanières de chacun des États sont autorisés à accéder au territoire de l'autre État y compris dans la zone du tunnel, afin de procéder à l'acquisition matérielle d'éléments physiques d'enquête.

Les **articles 30, 33 et 34** relèvent des clauses procédurales habituelles des accords internationaux, concernant le règlement des litiges, la modification de l'accord ou son entrée en vigueur.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord relatif à la mise en place d'une gestion unifiée du tunnel routier de Tende et la construction d'un nouveau tunnel qui est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent 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, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

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.

Fait à Paris, le 12 septembre 2007

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et européennes,

Signé : BERNARD KOUCHNER

A C C O R D
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

A C C O R D
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

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, ci-après dénommés les Parties,

conscients qu'il est de leur intérêt commun que le tunnel de Tende établisse une liaison routière permanente entre leurs deux pays dans des conditions de sécurité optimales ;

conscients que les conditions d'exploitation du tunnel de Tende et que les impératifs de sécurité ont considérablement évolué par rapport à la période de construction du tunnel ;

désirant créer un nouveau cadre juridique pour l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel en service et pour la construction puis l'exploitation, l'entretien et la sécurité d'un tunnel neuf ;

considérant que la commission intergouvernementale pour l'amélioration de liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud, au cours de la réunion du 25 septembre 2006, a évalué positivement le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » du nouveau tunnel de Tende ;

considérant l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne 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 signé à Lucques le 24 novembre 2006, ci-après dénommé « Accord de Lucques » ;

considérant la déclaration d'intention italo-française signée à Lucques le 24 novembre 2006 par laquelle les Gouvernements de la République française et de la République italienne ont affirmé leur volonté de signer un accord permettant de régler les aspects relatifs à la mise en œuvre d'une gestion unifiée de l'exploitation et aux travaux de construction du nouveau tunnel ;

considérant 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 ;

considérant la Convention entre l'Italie et la France relative aux Bureaux de contrôles nationaux réunis et aux contrôles en cours de voyage avec le protocole final du 11 octobre 1963 ;

tenant compte des 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,

sont convenus de ce qui suit :

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Objet du présent Accord

Les deux Parties déterminent par le présent Accord relatif au tunnel de Tende, qui relie la route nationale RN 204 côté français et la route nationale SS 20 côté italien, les conditions d'une mise en place d'une gestion unifiée du tunnel et de la construction d'un nouveau tunnel, et plus particulièrement :

– les principes et les conditions pour l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel ;

– les principes et les conditions pour la construction d'un tunnel neuf, par réalisation d'un tube neuf à proximité immédiate du tunnel actuel et réalésage du tunnel existant.

Article 2 *Définitions*

1. Aux fins du présent Accord, on retient les définitions communes suivantes relatives à l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel en service et à la construction, l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel neuf :

a) « tunnel existant », l'ensemble formé par le tunnel actuel proprement dit et par les ouvrages, installations et biens divers nécessaires à son exploitation, à son entretien et à la sécurité de la circulation à l'intérieur de celui-ci ;

b) « tunnel neuf », l'ensemble formé par les deux tunnels monodirectionnels à une voie par sens, constitués par un tube neuf construit à proximité immédiate du tunnel actuel et par le tunnel existant réalésé, leurs accès immédiats, ainsi que leurs installations, équipements et biens divers nécessaires à leur exploitation, à leur entretien et à leur sécurité y compris les communications entre tubes ;

c) « tunnel en service », l'ouvrage effectivement ouvert au trafic constitué dans un premier temps par le « tunnel existant », puis par les différents ouvrages mis en service après conclusion des phases de travaux définies aux points 2 et 3 de l'article 16 du présent Accord, ainsi que leurs accès immédiats, installations, équipements et biens divers nécessaires à leur exploitation, à leur entretien et à leur sécurité ;

d) « CIG », la commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud, constituée par accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Italienne conclu par l'échange des lettres signées par le Gouvernement de la République Française à Paris le 3 août 1999 et par le Gouvernement de la République Italienne à Rome le 21 septembre 1999. Ses missions ont été élargies par l'Accord de Lucques. Les nouvelles missions de la CIG sont définies à l'article 3 ;

e) « comité de sécurité », le comité de sécurité franco-italien du tunnel routier de Tende institué par la CIG le 17 octobre 2003 dont les compétences ont été élargies par l'Accord de Lucques. Les nouvelles missions du comité de sécurité sont définies à l'article 4 ;

f) « commission technique », la commission instituée conformément à l'article 5 du présent Accord ;

g) « groupe de travail », le groupe de travail franco-italien « nouveau tunnel de Tende » créé par la CIG du 17 octobre 2003 à Paris dont la composition a été définie par l'Accord de Lucques ;

h) « autorité administrative », l'entité, au sens de la directive 2004/54/CE, désignée conjointement par les deux Parties, qui a la responsabilité de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité d'un tunnel soient respectés ;

i) « gestionnaire », l'entité juridique chargée de l'exploitation, de l'entretien et de la sécurité du tunnel en service, au sens de la directive 2004/54/CE ;

j) « agent de sécurité », l'agent désigné par le gestionnaire, qui doit être accepté au préalable par l'autorité administrative, et qui coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation au sens de la directive 2004/54/CE ;

k) « entité de contrôle », l'entité disposant d'un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure, fonctionnellement indépendante du gestionnaire du tunnel et à qui est confiée l'exécution des contrôles, des évaluations et des tests au sens de la directive 2004/54/CE ;

l) « exploitation, entretien et sécurité du tunnel » recouvre notamment les prestations suivantes :

- gestion du trafic et des équipements,
- mesures spécifiques de sécurité,
- entretien des équipements et des ouvrages,

qui doivent être décrites dans le manuel d'exploitation prévu à l'article 6 du présent accord ;

m) « dossier de sécurité », le dossier décrivant les mesures de prévention et de sauvegarde nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, dont la composition est définie à l'annexe II de la directive 2004/54/CB pour les stades du projet, de la mise en service et en exploitation ;

n) « manuel d'exploitation », le manuel contenant les clauses administratives et techniques applicables à l'exploitation, à l'entretien et à la sécurité du tunnel, prévu à l'article 7 du présent accord. 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 ;

o) « zone de contrôle », le tunnel en service, à l'intérieur duquel les agents des deux Parties sont habilités à exercer les missions prévues à l'article 10 du présent accord ;

p) « infraction », toute violation des règles de circulation et de stationnement des véhicules dans la zone de contrôle ;

q) « verbaliser », l'acte par lequel un agent habilité constate la commission d'une infraction ;

r) « intercepter », l'acte par lequel un agent habilité intime à une personne qui a commis une infraction de s'arrêter afin de dresser un procès-verbal.

2. Aux fins du présent accord, on retient en outre les définitions suivantes qui concernent la construction du tunnel neuf :

a) « l'opération », l'ensemble constitué par le tunnel neuf, ses plateformes et voies d'accès ;

b) « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire », l'ensemble des documents requis en vue de l'approbation de l'ouvrage selon les procédures françaises et italiennes,

c) « maître d'ouvrage délégué », l'entité juridique chargée de la réalisation de l'opération, conformément à la législation italienne en vigueur ;

d) « entreprises », les entreprises de travaux désignées par le maître d'ouvrage délégué pour réaliser les travaux de l'opération ;

e) « dossier de consultation des entreprises », l'ensemble des documents contenant toutes les informations techniques et administratives relatives à un appel d'offres pour la réalisation de l'opération ;

f) « avis d'appel d'offres », le document sur la base duquel sont mises en œuvre les procédures d'appel d'offres pour l'attribution du marché objet de l'avis dans le cadre de la réalisation de l'opération ;

g) « cahier des charges spécial », le document détaillant les dispositions techniques et administratives où sont spécifiés l'objet et les conditions du contrat qui est conclu avec l'entreprise adjudicataire des travaux prévus dans le contrat ;

h) « règlement de consultation », le document administratif précisant les modalités du déroulement d'un appel d'offres pour l'attribution de travaux dans le cadre de la réalisation de l'opération ;

i) « commission d'appel d'offres », la commission nommée par le pouvoir adjudicateur afin d'évaluer les offres présentées par les entreprises participant à l'appel d'offres ;

j) « commission de contrôle », la commission chargée de vérifier et de certifier que les travaux ont été exécutés dans les règles de l'art et selon les prescriptions techniques indiquées, conformément au contrat conclu avec l'(les) entreprise(s) adjudicatrice(s) ;

k) « périmètre de l'opération », le périmètre des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage italienne pour le compte des deux parties tel que délimité dans le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » conformément à l'article 13 du présent accord ;

l) « mise en service », l'ouverture au trafic.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX ORGANISMES CHARGÉS DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD

Article 3

Rôle et missions de la CIG

1. Les compétences de la CIG, telles qu'elles ont été définies par l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne par l'échange de lettres signées le 3 août et le 21 septembre 1999, sont confirmées.

2. Pour ce qui concerne le tunnel en service, les deux Parties désignent la CIG comme l'autorité administrative commune et lui attribuent les compétences décrites dans les alinéas suivants :

a) Elle évalue, en tant qu'autorité administrative, si le tunnel en service est conforme aux exigences contenues dans la directive 2004/54/CE sur la base du dossier de sécurité et d'un contrôle. Elle approuve les règles applicables au tunnel en service, en ce qui concerne la conception technique des ouvrages, les équipements et les installations, la signalisation routière et la qualité de l'air ainsi que les conditions de circulation et de stationnement des véhicules. Elle approuve ces règles en veillant à ce qu'elles n'introduisent pas des niveaux de sécurité inférieurs à ceux prévus dans l'annexe I de la directive 2004/54/CE et en se référant quand c'est possible aux normes européennes applicables.

b) Elle approuve l'ensemble des documents qui définissent les règles d'exploitation, d'entretien et de sécurité de l'ouvrage, y compris le manuel

d'exploitation, le dossier de sécurité et le plan de secours binational, après avis du comité de sécurité mentionné à l'article 4.

c) Elle approuve les programmes, les projets de travaux et les installations concernant le tunnel en service ; préalablement à toute modification substantielle du tunnel ou de son exploitation, elle approuve, après avis du comité de sécurité, les modifications éventuelles apportées au dossier de sécurité ; suite à une telle modification substantielle, elle autorise la remise en service, après avis donné du comité de sécurité sur la base du dossier de sécurité mis à jour.

d) Elle veille au respect du manuel d'exploitation prévu à l'article 7, des décisions prises et des dispositions du présent accord ; à cette fin, la CIG doit notamment recevoir du gestionnaire les comptes rendus trimestriels et annuels d'exploitation et, en cas d'accident ou de réclamation, les comptes rendus spéciaux. Le gestionnaire accorde toute facilité à la CIG ou à ses représentants dûment accrédités pour l'exercice de ces missions. En cas de non-respect du manuel d'exploitation, la CIG informe les deux Parties des décisions qu'elle a prises et préconise les mesures à adopter.

e) Elle peut demander à tout moment à ce qu'un contrôle de l'ouvrage, de ses équipements et de son exploitation soit effectué par l'entité de contrôle. Elle veille à ce qu'un tel contrôle soit effectué au moins tous les six ans. Le rapport de l'entité de contrôle est transmis à la CIG. Le dossier de sécurité actualisé par le gestionnaire suite à ce contrôle est transmis à la CIG et au comité de sécurité. Le comité de sécurité donne son avis sur ce document.

f) En tant qu'autorité administrative, elle est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation du tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies ; elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

g) Elle s'assure que les exercices de secours prévus par le plan de secours binational mentionné à l'article 11 et ceux qu'elle prescrit sont effectués et que les comptes rendus et les conclusions lui sont communiqués ainsi qu'au comité de sécurité.

h) Elle donne son avis aux deux Parties sur les accords particuliers nécessaires à l'exploitation de l'ouvrage, en particulier sur ceux prévus à l'article 28.

i) Elle reçoit la communication de tous les actes conclus par le gestionnaire avec des tiers et relatifs à l'exploitation, à l'entretien et à la sécurité du tunnel en service et de ses annexes.

j) Elle évalue et approuve, en les modifiant si cela s'avère nécessaire, sur proposition du gestionnaire, les coûts semestriels prévisibles à l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel mentionnés à l'article 8.

k) Elle évalue et approuve, en les modifiant si cela s'avère nécessaire, les comptes rendus semestriels de dépenses relatives à l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel mentionnés à l'article 8 qui permettront le paiement du gestionnaire.

l) En tant qu'autorité administrative, elle approuve préalablement la désignation de l'agent de sécurité par le gestionnaire et désigne l'entité de contrôle ou approuve préalablement sa désignation.

3. Au-delà des dispositions précédentes relatives à l'exploitation du tunnel en service, le présent accord étend les compétences de la CIG au contrôle de la bonne exécution de ce même accord pour ce qui concerne la construction du tunnel neuf. A ce titre, la CIG est notamment chargée de :

a) Présenter des recommandations aux autorités compétentes des Parties concernant les questions soulevées par l'application du présent accord ;

b) Valider les éventuelles mises à jour du « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » ;

c) Veiller à la coordination et à la cohérence des procédures en matière d'environnement et de droit foncier ;

d) Préciser, le cas échéant, la réglementation applicable ;

e) Valider le dossier de consultation des entreprises ;

f) Suivre régulièrement l'avancement de l'opération et, notamment à l'achèvement de chaque phase, le résultat de la vérification des plans d'exécution et du contrôle des travaux et de proposer aux autorités compétentes des deux Parties toute mesure qui lui paraît utile ;

g) Veiller au respect du coût de référence et de l'échéancier financier ainsi que de valider les décomptes ;

h) Tenir le rôle de l'autorité administrative prévue par la directive 2004/54/CE et notamment d'approuver le dossier de sécurité au stade du projet et ses mises à jour éventuelles et d'autoriser la mise en service.

4. Chaque délégation peut se faire présenter par les autorités compétentes de l'autre Partie les pièces qu'elle estime nécessaires pour préparer les recommandations de la CIG.

5. La CIG arrête ses avis et prend ses décisions par accord des deux délégations et, le cas échéant, après avis du comité de sécurité dans le cadre de l'application de l'article 4.

6. Dans les domaines où elle n'a pas reçu de compétence en tant qu'autorité administrative, la CIG peut émettre toutes les recommandations et faire toutes les propositions qu'elle juge utiles aux deux Parties afin d'améliorer la situation du tunnel du point de vue de l'exploitation et de la sécurité.

7. Aux fins de sa mission, la CIG peut demander la collaboration des administrations de chaque Partie, du gestionnaire et de chaque organisme ou personne de son choix.

8. Les frais de fonctionnement de la CIG sont pris en charge par les deux Parties, à parts égales. Ne constituent pas des frais de fonctionnement les rémunérations éventuellement versées aux membres de la CIG ou aux autres participants relevant des deux Parties ou d'organismes publics.

Article 4

Rôle et missions du comité de sécurité

1. Le comité de sécurité émet, à la demande de la CIG, ou de sa propre initiative, des avis sur les questions liées à la sécurité dans le tunnel en service et ses annexes. Il donne notamment un avis sur le manuel d'exploitation, le règlement de circulation, le plan de secours binational et le dossier de sécurité et leurs mises à jour, avant qu'ils ne soient soumis à l'approbation de la CIG.

2. Le comité de sécurité donne un avis à la demande de la CIG sur les questions liées à la sécurité dans le cadre de la réalisation du tunnel neuf. Il donne notamment un avis sur toute mise à jour du dossier de sécurité au stade du projet, ainsi que sur les mises à jour du « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » ayant une incidence sur la sécurité.

3. Les frais de fonctionnement du comité de sécurité sont à la charge des deux Parties, à parts égales. Ne constituent pas des frais de fonctionnement les rémunérations éventuellement versées aux membres du comité de sécurité ou aux autres participants relevant des deux Parties ou d'organismes publics.

Article 5

Rôle et missions de la commission technique

1. Il est créé une commission technique chargée d'assister la CIG dans le suivi administratif, technique et financier d'une part de la construction du tunnel neuf et d'autre part de l'exploitation du tunnel en service.

2. La commission technique prend la suite du groupe de travail défini au premier alinéa, lettre g) de l'article 2.

3. Elle intervient à la demande de la CIG et arrête ses recommandations d'un commun accord entre les deux délégations. Elle est composée d'un nombre égal de représentants français et italiens. Ses membres sont nommés par la CIG avec un représentant d'au moins chacune des institutions suivantes :

a) Délégation italienne : ministère des Infrastructures, ministère des Transports, ministère de l'Economie et des Finances, ministère de l'Ecologie, région Piémont ;

b) Délégation française : ministère chargé des Transports, ministère de l'Economie et des Finances, ministère chargé de l'Ecologie, Conseil général des Alpes-Maritimes.

4. Chaque délégation susmentionnée peut faire appel en tant que de besoin, aux experts dont les compétences s'avéreraient nécessaires à l'exercice de ses missions.

5. Les frais de fonctionnement de la commission technique sont pris en charge par les deux Parties, à parts égales. Ne constituent pas des frais de fonctionnement les rémunérations éventuellement versées aux membres de la commission technique ou aux autres participants relevant des deux Parties ou d'organismes publics.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET LA SÉCURITÉ DU TUNNEL EN SERVICE

Article 6

Attribution des activités d'exploitation, d'entretien et de sécurité du tunnel en service

1. Les Parties conviennent qu'afin d'obtenir l'unicité fonctionnelle des activités relatives à l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel en

service, celles-ci sont confiées à la Partie italienne. La Partie italienne désigne le gestionnaire unique conformément à la réglementation nationale italienne.

2. Les voies d'accès au tunnel en service sont gérées par les autorités compétentes de chaque Etat. La responsabilité du gestionnaire s'étend sur toute l'infrastructure (tunnel en service, route et équipements) à l'intérieur d'un périmètre à définir ultérieurement par la CIG selon les phases d'exploitation.

Article 7

Exploitation du tunnel en service

1. Sur la base des orientations établies par la CIG, avec l'appui du comité de sécurité, le gestionnaire propose à l'approbation de la CIG le manuel d'exploitation du tunnel en service. Il assume intégralement les responsabilités et les missions spécifiées dans le manuel d'exploitation, après constatation formelle du lancement de la gestion unifiée telle que prévue dans le manuel d'exploitation.

2. Le gestionnaire établit le dossier de sécurité du tunnel en service et le tient à jour en permanence.

3. Pour tout incident ou accident significatif survenant dans le tunnel en service, le gestionnaire applique les principes indiqués dans la directive 2004/54/CE.

4. Le gestionnaire ne peut déléguer aucune des responsabilités qui lui sont confiées au titre des activités exercées conformément au point 1 du présent article.

Article 8

Répartition des coûts de l'exploitation du tunnel en service

1. Les coûts relatifs à l'exploitation, à l'entretien et à la sécurité du tunnel, ainsi que ceux liés au fonctionnement de la gestion unifiée, sont pris en charge à raison de 41,65 % par la Partie française et à raison de 58,35 % par la Partie italienne, selon les modalités décrites dans les points suivants. Cette répartition peut être révisée tous les cinq ans en cas de modification substantielle de la répartition des trafics dans le tunnel.

2. Le gestionnaire présente à la CIG, sur la base de coûts unitaires résultant d'une analyse détaillée, les coûts semestriels prévisibles relatifs à

l'exploitation, l'entretien et la sécurité indiqués au point 1 du présent article, établis conformément au manuel d'exploitation.

3. Le gestionnaire présente à la CIG les comptes rendus semestriels des coûts effectivement pris en charge, en appliquant les coûts unitaires indiqués dans la prévision des coûts semestriels approuvée par la CIG.

4. Sur la base des documents transmis par le gestionnaire permettant d'attester le service fait et après leur approbation par la CIG, la Partie française règle chaque année à la Partie italienne sa participation financière conformément au point 1 du présent article. Les modalités de versement font l'objet d'un arrangement spécifique entre les Administrations compétentes des deux Parties.

5. La Partie italienne se charge de verser au gestionnaire le montant total des coûts mentionnés au point 1 du présent article.

Article 9

Sécurité du tunnel en service

1. Le règlement de circulation du tunnel en service est rédigé par le gestionnaire de l'ouvrage et est transmis pour approbation à la CIG, après avis du comité de sécurité et des autorités territorialement compétentes. Sur la base des réglementations nationales en vigueur, les autorités compétentes assurent la publication nécessaire à l'entrée en vigueur du règlement de circulation approuvé.

2. Chaque Partie prend en charge la rémunération de ses agents chargés d'assurer les services de douane, de police et de protection sanitaire ainsi que les frais de fonctionnement, d'entretien, de construction et de rénovation des ouvrages, installations, équipements et biens divers nécessaires aux services cités pour assurer le bon fonctionnement du tunnel en service.

Article 10

Surveillance et contrôles

1. 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. Dans l'impossibilité d'effectuer des patrouilles mixtes, afin de garantir la continuité du contrôle de police se limitant au respect des

normes de circulation dans la zone de contrôle, ce service peut être effectué par des patrouilles nationales, composées d'agents d'un seul des deux Etats.

2. Dans la zone de contrôle, chaque Partie autorise les patrouilles mixtes et les patrouilles nationales composées d'agents de l'autre Partie à circuler sur son territoire.

3. Dans les patrouilles mixtes, les agents compétents pour intercepter et verbaliser les contrevenants et le droit applicable sont ceux de l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise. Toutefois, chacun des deux Etats autorise les agents de l'autre Etat à intercepter et à verbaliser, dans la Partie de la zone de contrôle située sur son territoire, les contrevenants ayant commis une infraction dans la Partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat.

4. Les patrouilles nationales dans le cadre du service de police de la circulation peuvent procéder à la constatation des infractions commises dans la zone de contrôle.

En outre, les patrouilles nationales peuvent, à la condition d'en avoir préalablement informé l'autre Etat, intercepter et verbaliser des contrevenants dans la Partie de la zone de contrôle située sur l'autre Etat, si l'infraction a été commise dans la Partie de la zone de contrôle située sur leur territoire.

Toutefois, les infractions constatées par les agents des patrouilles nationales dans la Partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat ne peuvent que donner lieu à un rapport transmis au bureau de police de ce dernier pour l'accomplissement des procédures prévues par sa réglementation.

5. Les agents de chacun des deux Etats doivent porter dans la Partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat leur uniforme national ou un signe distinctif apparent ainsi que leur arme réglementaire. La patrouille nationale effectue son service en uniforme et à bord d'un véhicule aux couleurs institutionnelles.

6. L'usage des armes réglementaires dans la Partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat n'est toutefois autorisé aux agents qu'en cas de légitime défense et dans le respect des lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel ils opèrent.

7. Les autorités de chacun des deux Etats accordent aux agents de l'autre Etat opérant dans la Partie de la zone de contrôle située sur leur territoire, dans l'exercice de leurs fonctions, la même protection et assistance qu'à leurs propres agents.

8. Les autorités de chacun des deux Etats donnent toutes facilités aux agents de l'autre Etat pour obtenir la communication du nom du propriétaire d'un véhicule immatriculé dans leur Etat, aux fins de procéder à la verbalisation d'une infraction et à la notification de la procédure afférente à l'infraction constatée dans la zone de contrôle.

9. Les Parties conviennent également d'adapter leur réglementation pour faciliter le recouvrement par les autorités de l'autre Etat des sommes consécutives aux sanctions prononcées à l'encontre de leurs ressortissants ayant commis une infraction.

Article 11

Secours dans le tunnel en service

1. Le plan de secours binational du tunnel en service est établi par les préfets français et italien territorialement compétents. Il est approuvé par la CIG après avis du comité de sécurité.

2. Le plan de secours binational prévoit notamment, qu'au moins tous les ans, un exercice conjoint est organisé par le gestionnaire et les services d'intervention des deux pays, en coopération avec l'agent de sécurité. L'agent de sécurité et les services d'intervention évaluent conjointement les exercices, rédigent un compte-rendu et font des propositions appropriées.

3. Les équipes de secours de chacune des deux Parties peuvent intervenir sur l'ensemble de l'aire du tunnel lorsque l'urgence ou l'ampleur des événements le justifie, suivant des modalités prescrites par le plan de secours binational et dans les conditions définies par 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.

4. Le présent accord tient lieu d'arrangement particulier concernant le tunnel de Tende au sens de l'article 16 de la Convention mentionnée à l'alinéa 3 du présent article.

Article 12

Situations exceptionnelles

1. En cas de circonstances exceptionnelles telles que des catastrophes, du fait de risques naturels ou technologiques, des actes de terrorisme, des conflits armés, des attroupements aux abords immédiats de l'ouvrage ou

des situations assimilables à des cas de force majeure, chaque Partie, après consultation de l'autre Partie si la situation le permet, peut prendre des mesures dérogeant aux obligations mises à sa charge par le présent accord et, notamment, pendant le temps strictement nécessaire, fermer la voie ou restreindre le trafic dans tout ou Partie du tunnel.

2. La mise en place de ces mesures ne crée aucun droit en faveur du gestionnaire ou de l'autre Partie.

TITRE IV
DISPOSITIONS RELATIVES À LA CONSTRUCTION
DU TUNNEL NEUF

Article 13

Périmètre de l'opération

1. Le périmètre de l'opération comprend l'emprise du tunnel neuf et de tous les ouvrages nécessaires à son utilisation et plus précisément :

a) Le tunnel et ses équipements de sécurité et de signalisation ;

b) Les plates-formes d'entrée du tunnel ;

c) Les sections des voies d'accès faisant l'objet de travaux et les équipements de signalisation et de sécurité hors tunnel.

Article 14

Maîtrise d'ouvrage de l'opération

1. La Partie française confie la maîtrise d'ouvrage de l'opération située sur le territoire français à la Partie italienne, qui assure la réalisation du tunnel neuf, de ses équipements et des voies d'accès.

2. La Partie italienne désigne, en accord avec sa réglementation nationale, le maître d'ouvrage délégué, entité juridique chargée de la construction du tunnel neuf.

Article 15

Environnement et droit foncier

1. En matière de protection de l'environnement et de droit foncier, chaque Partie met en œuvre, pour les Parties de l'opération situées sur son territoire, les procédures prévues par sa législation et par le droit communautaire, notamment l'application de la convention d'Espoo sur l'information du public sur les projets transfrontaliers.

Article 16

Caractéristiques de l'opération

1. Les ouvrages sont construits selon les caractéristiques de principe figurant dans le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire ».

2. L'opération comprend deux phases principales de travaux :

a) La première phase de travaux 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.

b) La seconde phase de travaux 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 alternatif pour les poids-lourds. Des mesures d'exploitation différentes peuvent être envisagées si les conditions de circulation le justifient.

3. A l'issue de la seconde phase de travaux est effectuée la mise en service définitive du tunnel neuf, chaque tube étant exploité en circulation-monodirectionnelle.

Article 17

Evolution technique du projet de tunnel neuf

1. Le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » constitue, une fois obtenues les approbations nécessaires par chacune des Parties, le document de référence technique et économique pour l'opération. Le coût de référence est défini à l'article 22.

2. Les mises à jour du « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » relatives à la sécurité ou aux caractéristiques techniques de l'opération sont validées par la CIG, après avis du comité de sécurité si la sécurité est

concernée.

3. Le maître d'ouvrage délégué met à jour le dossier de sécurité au stade du projet. Les éventuelles mises à jour sont approuvées par la CIG après avis du comité de sécurité.

Article 18

Réglementation et garanties concernant le tunnel neuf

1. Le tunnel neuf est construit conformément aux directives européennes.

2. Pour toutes les dispositions qui ne seraient pas prévues dans le cadre du présent Accord ou dans le cadre des documents ou adaptations techniques approuvés par la CIG, la réglementation de référence est celle du pays maître d'ouvrage.

3. Sur proposition de la commission technique, la CIG définit le régime et les délais de garantie auxquels le tunnel neuf est soumis. Pour les ouvrages de génie civil, le délai est fixé à dix ans.

Article 19

Consultation des entreprises dans le cadre de la réalisation de l'opération

1. Le maître d'ouvrage délégué assure la publication des documents d'appel d'offres de l'ensemble des prestations nécessaires à la réalisation du tunnel neuf conformément aux réglementations nationales italiennes et communautaires en vigueur.

2. Pour les marchés publics dont l'avis d'appel d'offres doit être publié au *Journal officiel* de la Communauté européenne, la sélection des entreprises est menée en deux phases :

a) Une phase de sélection des participants ;

b) Une phase d'examen des offres présentées par les candidats sélectionnés et de choix de l'offre.

3. Pour les marchés publics entrant dans le champ d'application de l'alinéa 2, la commission technique soumet à l'approbation de la CIG le dossier de consultation des entreprises contenant notamment :

a) L'avis d'appel d'offres ;

b) Le cahier des charges spécial ;

c) Le règlement de la consultation.

4. Le dossier de consultation des entreprises spécifie les conditions requises pour participer et les critères de sélection des entreprises ou groupements d'entreprises admis à présenter une offre ainsi que les critères de choix de l'adjudicataire.

5. La commission d'appel d'offres, qui assure la sélection des participants et l'adjudication provisoire, opère selon la réglementation italienne. Elle est nommée par le maître d'ouvrage délégué.

6. La commission d'appel d'offres identifie les offres anormalement basses et procède alors à la vérification de l'acceptabilité de celles-ci.

7. A l'issue de ses travaux, la commission d'appel d'offres rédige le procès-verbal d'appel d'offres avec le classement des offres recevables et le choix provisoire du lauréat. Elle le transmet au maître d'ouvrage délégué, qui vérifie les capacités du lauréat de l'appel d'offres et lui attribue le marché, après avoir transmis au préalable une note d'information à la CIG motivant le choix et indiquant que le montant du marché s'inscrit dans le coût de référence défini à l'article 22.

Article 20

Exécution des travaux de l'opération

1. Le maître d'ouvrage délégué assure la réalisation des travaux de l'opération et agit en son nom propre à l'égard des entreprises et des autres partenaires contractuels.

2. Les travaux relatifs à l'opération comprennent toutes les opérations nécessaires à sa réalisation, y compris les équipements.

3. Le maître d'ouvrage délégué met en œuvre le contrôle des travaux de l'opération, dont est chargée une commission désignée par lui à cet effet, qui applique la réglementation italienne en vigueur.

4. La CIG est régulièrement informée de l'avancement des travaux et notamment du résultat de la vérification des plans d'exécution et de contrôle des travaux de l'opération.

Article 21

Terrains nécessaires aux travaux de l'opération

1. Chacune des Parties assure au maître d'ouvrage délégué, lorsque celui-ci en fait la demande motivée, que sont disponibles, sur son propre territoire, de manière temporaire ou permanente, les terrains nécessaires à la construction du tunnel neuf.

Article 22

Coût et financement, de l'opération

1. Le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » établit le coût de référence de l'opération. Il correspond au coût hors taxe sur la valeur ajoutée :

a) des prestations nécessaires à la réalisation des dossiers de consultation des entreprises,

b) des procédures d'appels d'offres,

c) de la construction, de la surveillance et du contrôle des travaux de l'opération.

2. Le coût de référence qui constitue le budget de l'opération sur lequel s'engagent les deux Parties est établi par le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire », une fois obtenues les approbations nécessaires par chacune des Parties.

3. Sur la base du « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » tel qu'il a été évalué positivement par la CIG en sa séance du 25 septembre 2006, le coût de référence est estimé à 141,200 MEuro (cent quarante et un millions deux cent mille euros) hors taxe sur la valeur ajoutée en valeur 2002.

4. Toute modification du coût de référence de l'ouvrage, produite par le maître d'ouvrage délégué, pour la mise à jour des prix ou selon les procédures prévues dans la réglementation italienne sur les Travaux Publics, au cours de l'élaboration du projet exécutif ou pour « variante in corso d'opera », doit être validée par la CIG.

5. Les deux Parties prennent en charge le coût de référence, défini au point 2 du présent article et modifié le cas échéant comme au point 4 du présent article, à raison de 41,65 % par la Partie française et à raison de 58,35 % par la Partie italienne.

Article 23

Règlement des dépenses

1. Sur proposition de la commission technique, la CIG approuve l'échéancier prévisionnel de règlement des dépenses pour chacune des deux Parties à partir du programme prévisionnel de déroulement de l'opération et en cohérence avec le coût de référence. Elle veille à la réactualisation de cet échéancier suivant l'avancement des travaux de l'opération.

2. La Partie italienne prend en charge le paiement des travaux relatifs à la construction du tunnel. Au fur et à mesure de la progression des travaux, la Partie italienne établit, au début de chaque trimestre, des décomptes relatifs aux montants qui, conformément à l'article 22, sont à répartir entre les deux Parties. Elle les transmet pour validation à la CIG. Le premier décompte comprend le montant des dépenses que le maître d'ouvrage délégué prévoit de payer au cours du premier trimestre. Chaque décompte suivant comprend d'une part le montant des dépenses que le maître d'ouvrage délégué prévoit de payer dans le trimestre à venir et d'autre part le montant de la différence pour le décompte précédent entre les paiements réellement effectués et les dépenses prévues. Le règlement de ces montants par la Partie française intervient dans un délai n'excédant pas trois mois à compter de la réception des décomptes. Les modalités de versement font l'objet d'un arrangement spécifique entre les Administrations compétentes des deux Parties.

Article 24

Réception du tunnel neuf

1. Après l'achèvement de chaque phase de travaux de l'opération, le maître d'ouvrage délégué procède à la réception des ouvrages, selon la réglementation italienne en vigueur, en présence des représentants des deux Parties et des entreprises.

2. La réception des ouvrages et des aménagements des voies d'accès intervient après le contrôle des travaux de l'ouvrage, la remise en état du site et l'évacuation des installations de chantier.

Article 25

Mise en service progressive du tunnel neuf

1. Avant la mise en service de l'ouvrage à la fin de chaque phase de l'opération définie à l'article 16, les manuel d'exploitation, règlement de circulation, dossier de sécurité au stade de la mise en service et plan de secours binational mis à jour, prenant en compte l'évolution de la situation liée aux travaux réalisés, sont soumis à l'approbation de la CIG, selon les dispositions prévues au titre III du présent Accord.

2. Le plan de secours binational prévoit, pour la mise en service de l'ouvrage à la fin de chaque nouvelle phase, la liste des exercices de sécurité à réaliser avant la mise en service. Les procès-verbaux de réalisation de ces exercices et des épreuves de sécurité prévues par la législation italienne sont transmis au comité de sécurité et à la CIG.

3. Après transmission des documents prévus au point 1 et des procès-verbaux prévus au point 2, le comité de sécurité émet un avis sur la mise en service de l'ouvrage à la fin de la phase concernée. La CIG, en tant qu'autorité administrative, prend ensuite la décision d'autoriser la mise en service de l'ouvrage à la fin de cette phase.

4. Les voies d'accès situées sur le territoire français sont remises à la Partie française à leur mise en service. A l'expiration des délais de garantie définis dans les conditions prévues à l'article 18 point 3, la Partie du tunnel située sur le territoire d'une des deux Parties est remise à cette Partie.

Article 26

Rôle du maître d'ouvrage délégué de la construction du tunnel neuf

1. Le maître d'ouvrage délégué est chargé par la Partie italienne de l'opération de construction du tunnel neuf conformément à la législation italienne en vigueur. Il passe les marchés, contrats et conventions nécessaires à la construction de l'ouvrage suite aux procédures de consultation décrites à l'article 19. Si nécessaire, il met à jour le « Progetto Definitivo et Avant-Projet Sommaire » ainsi que le dossier de sécurité au stade du projet au cours de, ou après, la passation des appels d'offres conformément à la législation italienne. Il met à jour tous les documents techniques et administratifs nécessaires à la réalisation de l'opération, en particulier le dossier de sécurité au stade de la mise en service. Il met en œuvre le contrôle et le suivi des travaux et rémunère les prestataires et entreprises intervenant dans le cadre de la construction du tunnel neuf. Il

rend compte régulièrement à la commission technique et à la CIG de l'avancement des ouvrages et des difficultés rencontrées. Il organise la réception des travaux et la mise en service de l'infrastructure après l'autorisation donnée par la CIG.

TITRE V DISPOSITIONS DIVERSES

Article 27

Droit d'entrée sur les territoires nationaux respectifs

1. Les personnes employées dans une des entreprises ou des prestataires de services, dont le siège se trouve sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne et qui sont 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, sont autorisées à exercer leur activité sur le territoire des deux Parties, sans avoir à solliciter d'autorisation de séjour ou de permis de travail s'ils sont ressortissants de l'Union européenne.

2. Les ressortissants d'Etats non-membres de l'Union européenne qui sont employés par une entreprise ou des prestataires de services dont le siège se trouve sur le territoire italien ou sur le territoire français peuvent exercer leur activité sans avoir à solliciter une autorisation de travail, si cette entreprise ou ce prestataire de services les emploie de façon régulière et habituelle. Cela s'applique sous réserve de l'obtention d'un visa, lorsqu'il est requis, et de la délivrance d'un titre de séjour temporaire pour un séjour de plus de trois mois sur le territoire de la Partie concernée. Les personnes qui ne sont pas soumises à l'obligation d'obtenir un visa doivent être munies d'un titre de séjour pour un séjour temporaire de plus de trois mois sur le territoire de l'Etat contractant concerné. Le titre de séjour et, le cas échéant, le visa seront délivrés automatiquement, sous réserve des dispositions relatives à l'ordre public, à la sécurité publique et à la santé publique.

3. Les ressortissants d'Etats membres de l'Union européenne doivent être munis d'une carte d'identité ou d'un passeport en cours de validité susceptible d'être présenté à tout moment aux autorités compétentes de chaque Partie. Les ressortissants d'autres Etats doivent obligatoirement être munis d'un passeport en cours de validité susceptible d'être présenté à tout moment aux autorités compétentes de chaque Partie. Par ailleurs, toutes les personnes visées au présent article doivent être munies d'une pièce justificative supplémentaire susceptible d'être présentée aux autorités du

pays de l'Etat d'accueil afin de pouvoir attester à tout moment de leur qualité de personne bénéficiant des dispositions du présent Accord.

4. Chaque Partie réintègre à tout moment et sans formalité les personnes visées au deuxième alinéa du présent article qui ont pénétré ou se sont maintenues sur le territoire national de l'autre Etat en violation du présent Accord.

Article 28

Dispositions fiscales et législations douanières applicables

1. Pour tous les points qui ne seraient pas réglés dans le cadre du présent Accord ou par décision de la CIG, la réglementation applicable aux activités et aux travaux effectués par le gestionnaire en exécution du présent Accord est la réglementation italienne.

2. 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. Les procédures de recherche, d'enquête, de contrôle et de vérification en matière fiscale et douanière sont régies selon le droit interne de chaque Etat.

3. Les questions financières, fiscales, douanières, sociales, sanitaires et de sécurité publique soulevées par la construction, l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage, font l'objet d'accords séparés entre les Parties dans la mesure où elles ne seraient pas réglées par le présent Accord.

Article 29

Législation sociale et droit du travail applicables

1. Quelle que soit la loi applicable à la relation de travail, les réglementations applicables aux conditions de travail et d'emploi du personnel du gestionnaire, du maître d'ouvrage délégué, des entreprises et des prestataires de service sont les réglementations italiennes pour ce qui concerne les matières visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996, lorsqu'ils interviennent dans le cadre de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la sécurité du tunnel en service et du tunnel neuf. Les services italiens chargés du contrôle du travail sont seuls compétents pour intervenir sur l'ouvrage.

2. Le droit applicable aux dommages causés aux usagers et aux tiers du fait de l'existence, de la construction ou de la modernisation de l'ouvrage, l'entretien, l'exploitation, la sécurité du tunnel en service et du tunnel neuf est celui de l'Etat sur le territoire duquel a eu lieu le fait générateur du dommage.

Article 30

Règlement des différends et litiges

Les deux Parties s'engagent à résoudre par voie diplomatique tout différend ou litige relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord.

Article 31

Propriété des eaux et des minéraux

Les eaux et les minéraux utiles trouvés au cours de travaux concernant le tunnel sont attribués d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte a été faite, quel que soit le sujet qui les a trouvés.

Article 32

Frontière

Aux fins du présent Accord, la frontière entre les Parties à l'intérieur du tunnel est fixée à la verticale de la frontière à ciel ouvert.

Article 33

Modification du présent Accord

Le présent Accord peut être modifié à tout moment par accord des deux Parties exprimé sous forme d'échange de lettres. Les éventuelles modifications entrent en vigueur selon les procédures prévues par les Parties.

Article 34

Entrée en vigueur

Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, pour ce qui la concerne, pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la dernière notification.

Le présent Accord est conclu pour une durée de trente-cinq ans. Il est renouvelable par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de cinq années. Chacune des Parties peut le dénoncer à tout moment avec un préavis d'un an et un an au moins avant l'expiration de sa validité.

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord de Lucques est abrogé.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Paris, le 12 mars 2007 en deux exemplaires, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française : Dominique Perben,
Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Pour le Gouvernement de la République italienne : Antonio di Pietro,
Ministre des Infrastructures

(cf. note 1)

NOTE (S) :

(1) TCA . - Imprimerie des Journaux officiels, Paris