

Situation, objectifs et enjeu de l'opération

- **Situation de la réalisation :**

La N204, devenue RD6204 dans sa totalité le 1er janvier 2008, est située dans le département des Alpes-Maritimes et s'inscrit dans l'itinéraire Vintimille / Cuneo par le Col de Tende.

Elle est le prolongement de la SS20 sur le territoire italien.

L'actuel tunnel de Tende, construit de 1878 à 1882 est, lui, situé à l'extrémité nord de la N204, à moitié sur le territoire français et à moitié sur le territoire italien.

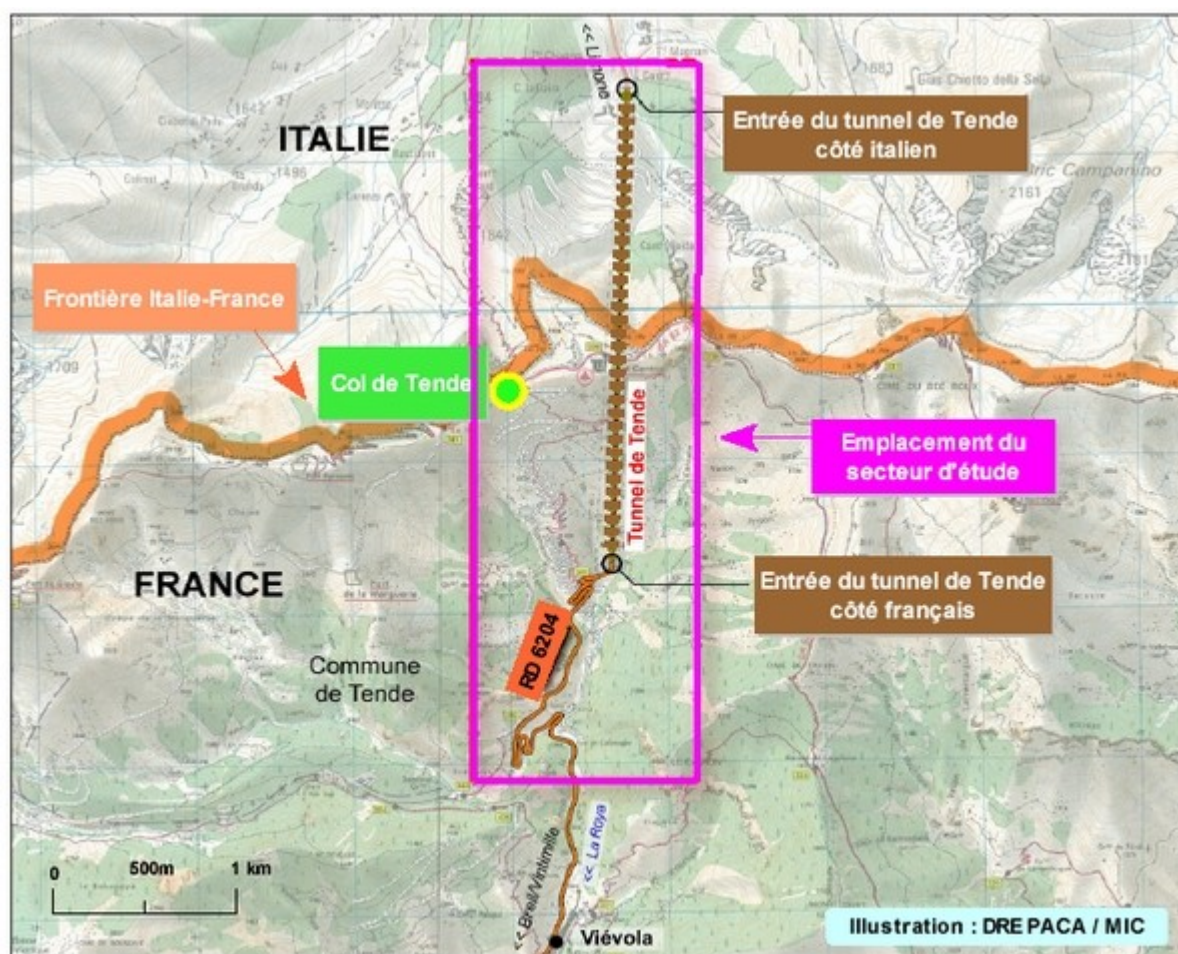
- **Objectifs de la réalisation :**

- Le doublement du tunnel actuel conforme aux normes relatives à la sécurité face au risque incendie : le tunnel actuel est très ancien.
- La suppression des mesures contraignantes d'exploitation comme le croisement difficile voire impossible des véhicules à l'intérieur du tunnel : le tunnel actuel est très étroit.
- La rectification des derniers lacets de l'accès au tunnel côté français nécessitera des travaux (viaduc, élargissement de chaussées, etc) : les virages actuels sont très serrés.

- **Enjeu de la réalisation :**

La mise en sécurité de cette liaison France / Italie par l'aménagement de deux tunnels conformes aux nouvelles normes de sécurité et la mise en place d'une gestion unifiée : les travaux de sécurisation et les mesures de gestion actuels sont nécessaires mais insuffisants pour répondre à ces exigences.

Visualisation de l'opération



Département

06

Itinéraire

RD 6204 (ex N 204) : tunnel de Tende

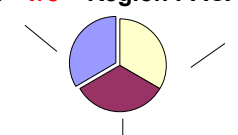
Description de l'opération

- Construction d'un nouveau tunnel parallèle au tunnel actuel avec les équipements nécessaires pour une exploitation à sens unique ou bidirectionnel.
Le tunnel actuel reste en fonction pendant les travaux.
- Dans le même temps, rectification des derniers lacets de l'accès au tunnel côté français.
- Alésage du tunnel actuel pour lui donner les mêmes caractéristiques que le nouveau.
Pendant les travaux, le tunnel neuf est exploité à double sens.
- Mise en service des deux tubes, chacun pour un sens de circulation, avec tous les équipements de sécurité exigés par les nouvelles normes : galeries de liaison tous les 280 m, gestion unifiée,....

Caractéristiques techniques

- **Trafic sur l'itinéraire :**
 - Trafic moyen journalier : 3600 véhicules / jour en 2005 dont environ 150 véhicules lourds
 - En période estivale, le trafic peut atteindre certains week-end jusqu'à 10 000 véhicules/jour
- **Longueur du tunnel actuel :**
3186 mètres dont 1485 mètres en partie française
- **Particularités techniques du tunnel actuel :**
 - profil : demi-ellipse en grand axe vertical
 - dimensions : 4,90 mètres en largeur et 3,90 mètres en hauteur
- **Circulation actuelle :**
Bidirectionnelle avec régulation poids lourds
- **Projet du tunnel neuf :**
Longueur : 3250 mètres dont 1515 mètres côté français
 - phase définitive : circulation mono-directionnelle dans chaque tube du tunnel
 - phase intermédiaire pendant la réhabilitation du tunnel ancien : circulation bi-directionnelle dans le tunnel neuf
- **Particularités techniques du tunnel neuf :**
 - voie de circulation de 3,50 mètres de large
 - bande dérasée de gauche de 0,30 mètre et une bande d'arrêt d'urgence à droite de 2,70 mètres de large
 - hauteur libre sous la voie de circulation de 5 mètres
- **Ouvrages d'art à construire:**
1 pont et murs de soutènement d'une hauteur supérieure à 10 mètres côté français

Plan financier

Montants depuis l'origine de l'opération		Financement part française
<ul style="list-style-type: none">● Travaux estimés : 196 M€ (traité de Paris du 12 mars 2007) Valeur 2008 en hors taxe Montant en cours de validation par la CIG● Montant inscrit au contrat de plan 2000/2006 : 3,049 M€	<ul style="list-style-type: none">● Montant proposé au programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) initial 2007/2013 : 75 M€ (part française uniquement)	Etat : 1/3 Région PACA : 1/3  Conseil Général 06 : 1/3
<ul style="list-style-type: none">→ La part française est 41,65 % du montant total hors taxe de l'opération dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'Italie (traité franco-italien de Paris du 12 mars 2007)→ La part italienne est de 58,35 %→ L'application de la TVA (côté français) et de l'IVA (côté italien) reste un sujet en discussion pour les modalités pratiques d'applications des taxes		

Avancement de l'opération en octobre 2008

Historique du tunnel de Tende en bref de 1878 à 1999

- **1878** : creusement du tunnel du col de Tende.
- **1882** : mise en service du tunnel.
- **Depuis 1990** : la circulation alternée pour permettre le passage des véhicules lourds est régulée par des feux tricolores.
- **Depuis 1999** : malgré les travaux que l'Italie et la France ont entrepris (améliorations et réparation de génie civil) afin d'assurer la pérennité de l'ouvrage, ses caractéristiques géométriques restent inadaptées aux gabarits des poids lourds.
De plus, il offre aujourd'hui un niveau de service très dégradé notamment en terme de sécurité et de confort pour l'usager.

Avancement du projet global depuis l'année 2000 à 2007

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 27 novembre 2001 : le sommet franco-italien de Périgueux acte le principe de la construction d'un tunnel neuf. ● 19 mars 2004 : la Commission inter-gouvernementale pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud (CIG) valide les caractéristiques principales d'un nouvel ouvrage de franchissement transfrontalier du Col de Tende. ● De mi 2004 au début de l'année 2005 : la préparation des études d'avant-projet porte sur l'étude de deux solutions : <ul style="list-style-type: none"> - une solution dite «haute» avec réalésage du tube actuel et un tube neuf en parallèle - une solution dite «basse» avec 2 tubes neufs à une altitude inférieure ● 18 avril 2005 : la CIG approuve la solution dite «haute». ● 25 septembre 2006 : la CIG valide le «progetto definitivo», l'avant-projet sommaire. La solution «haute» avec variante lacet Est en remblai est retenue. ● Fin 2006 : les mesures d'exploitation du tunnel existant se renforcent par : <ul style="list-style-type: none"> - une interdiction le jour aux poids lourds et aux transports en commun - la mise en place d'un alternat partiel pour les véhicules dit larges (> 2 mètres) | <ul style="list-style-type: none"> - la mise en place d'un alternat total la nuit - la présence permanente d'une équipe de pompiers à la tête française du tunnel ● 12 mars 2007 : signature de l'accord franco-italien à Paris. Ce traité précise l'estimation des travaux, la répartition du financement de l'opération et aborde les conditions de gestion unifiée et d'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique confiée à l'Italie. ● 6 avril 2007 : approbation de l'avant-projet sommaire par le Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD). ● 4 juin 2007 au 13 juillet 2007 : les enquêtes préalable à la déclaration publique et parcellaire sont menées conjointement avec information de l'Italie et réciproquement de la France dans le respect de la convention d'Espoo du 25 février 1991. ● 3 août 2007 : le commissaire enquêteur rend son rapport avec avis favorable. ● 18 octobre 2007 : ratification par la France de l'accord de Paris (loi n° 2007-1485). ● 22 octobre 2007 : arrêté de déclaration d'utilité publique . ● 5 et 6 novembre 2007 : réunion de la CIG à Nice avec visite préalable sur le site. |
|--|---|

Avancement du projet depuis 2008

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 15 février , 4 juillet et 22 septembre 2008 : les tenues des CIG à Rome initialement prévues et portant sur le suivi d'ensemble du dossier ont été reportées. ● 25 mars 2008 : arrêté de cessibilité et saisine du juge français des expropriations. ● 28 mai 2008 : ordonnance d'expropriation | <ul style="list-style-type: none"> ● 15 juillet 2008 : achèvement du dossier de diagnostic archéologique ● 24 juillet 2008 : achèvement du dossier de déclaration loi sur l'eau pour le tunnel neuf ● 31 août 2008 : ratification du traité par l'Italie ● 29 septembre 2008 : récépissé de déclaration au titre de la loi sur l'eau |
|--|--|

Avancement de l'opération en octobre 2008

Échéances à venir

- Achèvement du dossier d'appel d'offre italien par l'ANAS : **octobre 2008**
- Entrée en vigueur du traité de Paris : **1er novembre 2008**
- Transport du Juge suite à l'ordonnance d'expropriation côté français : **13 novembre 2008**
- Diagnostic de sécurité du tunnel existant et du tunnel neuf achevé: **remis pour avis à la prochaine CIG**
- Achèvement du dossier technique en vue de l'appel d'offres : **fin 2008**
- Procédure d'appel d'offre (durée 8 mois) : **début 2009**
- Réalisation du lancement d'un sondage géologique horizontal de grande longueur à la tête française : **1er trimestre 2009**

- **Début estimé des travaux** : mi 2010
- **Durée estimée des travaux** : 7 ans
- **Date de mise en service prévisible** : horizon 2017

Échéancier

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Études																		
AF*																		
Travaux																		

AF* : acquisitions foncières