

N° 272

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 avril 2003

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 l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport (ensemble un échange de lettres),

Par M. Philippe FRANÇOIS,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. André Dulait, *président* ; MM. Robert Del Picchia, Jean-Marie Poirier, Guy Penne, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, *secrétaires* ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Borotra, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Ernest Cartigny, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Paul Dubrule, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Jean Faure, André Ferrand, Philippe François, Jean François-Poncet, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Emmanuel Hamel, Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Xavier Pintat, Jean-Pierre Placade, Bernard Plasait, Jean Puech, Yves Rispat, Roger Romani, Henri Torre, Xavier de Villepin, Serge Vinçon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 342, 676 et T.A. 127

Sénat : 258 (2002-2003)

Traités et conventions.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	3
I. LE TUNNEL DU SOMPORT	4
A. UN OUVRAGE À VOCATION INTER RÉGIONALE	4
1. <i>La nécessaire modernisation des traversées centrales des Pyrénées</i>	4
2. <i>La vocation du tunnel du Somport : le développement d'un trafic de proximité</i>	6
B. UNE RÉALISATION ÉTALÉE SUR PLUS DE DIX ANNÉES	7
C. UNE INFRASTRUCTURE DE GRANDE AMPLEUR, MODERNE ET SÛRE	9
1. <i>Un tunnel de basse altitude, troisième en France par sa longueur</i>	9
2. <i>Des équipements de sécurité sophistiqués</i>	9
3. <i>Le coût du tunnel du Somport</i>	11
II. L'ACCORD DU 11 OCTOBRE 2001 SUR L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET LA SÉCURITÉ DU TUNNEL	12
A. LES INSTANCES INTERGOUVERNEMENTALES DE GESTION DU TUNNEL	12
B. L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU TUNNEL	14
C. LA POLICE DE LA CIRCULATION DANS LE TUNNEL	14
III. APRÈS L'OUVERTURE DU TUNNEL : QUELS DÉLAIS POUR UNE VOIRIE ADAPTÉE VERSANT FRANÇAIS ?	17
A. LE RETARD PRÉOCCUPANT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 134	17
B. LES PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION	18
CONCLUSION	20
EXAMEN EN COMMISSION	21
PROJET DE LOI	22

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, a pour objet d'autoriser l'approbation de l'accord signé à Perpignan le 11 octobre 2001 entre les gouvernements espagnol et français, relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport.

C'est à la fin de 1988 qu'a été lancée par la France et l'Espagne la mise à l'étude de ce tunnel transfrontalier visant à améliorer la liaison routière empruntant le Col du Somport et faisant communiquer le département des Pyrénées-Atlantiques côté français et la province de Huesca, en Aragon, côté espagnol. Un accord intergouvernemental a officialisé le projet en avril 1991 et les premiers travaux ont été engagés en 1994. Retardée par des travaux complémentaires de mise en sécurité jugés nécessaires après les accidents survenus dans les tunnels alpins, l'ouverture du tunnel du Somport au trafic routier est intervenue le 17 janvier 2003.

Le présent accord détermine plus particulièrement les modalités d'exploitation et d'entretien du tunnel, ainsi que l'organisation des tâches relatives à la sécurité et à la police routière.

Votre rapporteur présentera tout d'abord les grandes caractéristiques de ce tunnel franco-espagnol puis le dispositif de l'accord du 11 octobre 2001. Il évoquera également les questions restant en suspens après l'ouverture du tunnel, à savoir la poursuite de l'amélioration des voies d'accès versant français.

I. LE TUNNEL DU SOMPORT

Le tunnel du Somport se situe sur l'un des principaux axes routiers traversant les Pyrénées dans leur partie centrale. Si l'essentiel du trafic routier entre la France et l'Espagne, et notamment le grand transit international, emprunte les liaisons côtières du Roussillon et du Pays-Basque, l'amélioration de l'axe du Somport, par le percement d'un tunnel et l'aménagement de la route nationale existante, répond surtout à une fonction régionale.

Plus de dix années ont été nécessaires à la réalisation de ce projet dont le calendrier a régulièrement glissé, notamment pour effectuer de nouveaux aménagements nécessaires au renforcement de la sécurité.

Ouvert à la circulation en janvier 2003, le tunnel du Somport figure, par ses caractéristiques techniques, au rang des grands tunnels européens. Il est en tous cas le plus moderne et sans doute le plus sûr, compte tenu des prescriptions de sécurité qui ont été prises en compte dans sa conception.

A. UN OUVRAGE À VOCATION INTER RÉGIONALE

Nouvelle infrastructure destinée à faciliter les communications routières entre la France et l'Espagne, le tunnel international du Somport mérite d'être replacé dans le contexte plus général des liaisons transpyrénéennes.

1. La nécessaire modernisation des traversées centrales des Pyrénées

Les échanges entre l'Espagne - et plus largement la péninsule ibérique - et le reste de l'Europe, ont connu depuis ces dernières années une augmentation extrêmement rapide. Les échanges par voie terrestre sont entièrement tributaires du franchissement de la frontière pyrénéenne et s'effectuent essentiellement par la route, le transport ferroviaire étant lourdement pénalisé par la différence d'écartement des voies et l'inadaptation du réseau ferré espagnol, dont la modernisation ne fait que commencer.

Le **trafic routier entre la France et l'Espagne s'accroît sur un rythme très soutenu** (+ 7 % par an pour les poids lourds) et **se concentre aux deux extrémités de la chaîne pyrénéenne**, sur les routes et autoroutes côtières du Pays-Basque et du Roussillon. La saturation annoncée de ces grands axes de transit contraste avec la **modestie du trafic dans la partie centrale des Pyrénées**, qui emprunte des itinéraires de montagne. Ainsi, les

territoires adossés à cette partie centrale demeurent largement à l'écart de la dynamique d'intensification des échanges, du fait de l'obstacle physique que constitue toujours la chaîne pyrénéenne.

Pour schématiser, la problématique des liaisons transpyrénéennes pourrait se résumer aux deux objectifs suivants :

- remédier à la congestion des liaisons côtières, en particulier en amorçant un rééquilibrage en faveur du fret ferroviaire,
- moderniser les liaisons de la partie centrale, encore difficiles en raison du relief et de l'étroitesse des vallées.

C'est de cette deuxième catégorie d'objectif que relève le tunnel du Somport.

Hors des passages côtiers qui absorbent l'essentiel du trafic, le **franchissement des Pyrénées dans leur zone centrale** s'effectue principalement par **quatre routes nationales** (routes nationales 20, 22, 125 et 134) qui ont fait l'objet d'améliorations au cours de ces dix dernières années.

Dans le prolongement des autoroutes A20 Paris-Toulouse et A66 Toulouse-Pamiers, ainsi que d'aménagements dans la vallée de l'Ariège, le tunnel de Puymorens facilite l'accès à Bourg-Madame (Pyrénées Orientales) par la route nationale 20, en direction de Barcelone via le tunnel de Cadi en Catalogne.

Un tunnel vient également d'être ouvert, en territoire andorran, sous le Port d'Envalira, améliorant l'accès à l'Andorre par la route nationale 22, qui constitue une bifurcation de la route précédente dans la haute vallée de l'Ariège.

Une bretelle autoroutière est en cours de construction depuis l'autoroute A64, à hauteur de Montréjeau (Haute-Garonne), pour accéder plus facilement à la haute vallée de la Garonne en direction du Val d'Aran. Des aménagements importants (déviations de villages) sont programmés sur la route nationale 125 alors que côté espagnol, le doublement du tunnel de Viella, en direction de Lérida, est prévu à l'horizon 2005.

Enfin, l'ouverture du tunnel du Somport et la **modernisation de la route nationale 134** qui permet de gagner l'Espagne depuis Pau et Oloron Sainte Marie (Pyrénées-Atlantiques) doivent faciliter les liaisons entre le Béarn et la région de l'Adour d'une part, Saragosse et l'Aragon d'autre part. Cinquième ville d'Espagne, avec plus de 600 000 habitants, Saragosse souhaite moderniser un axe qui représente sa voie d'accès la plus directe au territoire français. Pour Pau et sa région, il s'agit de valoriser l'atout que représente la proximité avec l'Espagne en développant des échanges actuellement trop modestes, faute de voies de communication adaptées.

L'amélioration de l'itinéraire versant espagnol s'est déjà concrétisée par la mise en service d'une autoroute entre Saragosse et Nueno, au nord de Huesca, et des aménagements de la route nationale 330 jusqu'à Canfranc. Côté français, un programme d'amélioration de la route nationale 134 est en cours depuis de nombreuses années mais seule une faible partie de l'itinéraire entre Pau et la frontière espagnole a été modernisée.

C'est à la fin des années 1980 qu'a été lancé le projet de construction d'un tunnel permettant d'éviter le passage par le col du Somport. Au delà de l'intérêt économique et touristique d'un gain de temps et de sécurité, notamment en hiver, le tunnel permet de libérer de l'essentiel du trafic routier actuel la portion de la route du col du Somport située dans le périmètre du Parc national des Pyrénées.

2. La vocation du tunnel du Somport : le développement d'un trafic de proximité

La **vocation interrégionale** du tunnel du Somport ressort clairement des volumes de trafic empruntant actuellement la route nationale 134 et l'axe Pau-Saragosse. En effet, si l'on estime à environ 100 000 le nombre de véhicules franchissant chaque jour la frontière franco-espagnole, seul un millier d'entre eux, soit **1% du trafic franco-espagnol**, emprunte la route nationale 134 et le col du Somport, près de 70% des passages s'effectuant sur les liaisons côtières.

En ce qui concerne les **véhicules légers**, le trafic observé au col du Somport, estimé à 850 véhicules légers par jour, est sans commune mesure avec celui enregistré aux extrémités de la chaîne pyrénéenne, que ce soit au Pays Basque (11 870 véhicules légers par jour sur l'A63 à Bariatou, 18 730 sur la D912 à Hendaye, 11 690 sur la RN10 à Béhobie) ou en Roussillon (14 300 véhicules légers par jour sur l'A9 au Boulou, 7 740 sur la RN9 au Perthus), ni même avec celui observé sur les traversées de la zone centrale vers l'Andorre (7 770 véhicules légers par jour à la Croisade sur la RN22) ou en direction de Puigcerda (5 700 véhicules légers par jour à Bourg Madame sur la RN20).

S'agissant du **trafic de marchandises**, on comptait 7 600 poids lourds par jour sur l'A63 à Bariatou et 8 400 sur l'A9 au Boulou, alors qu'ils n'étaient dans le même temps que 140 au col du Somport, soit 0,8% du trafic poids-lourds transpyrénéen.

L'ouverture du tunnel entraînera-telle une évolution notable du trafic sur l'axe du Somport ?

Cette question fut au cœur de la polémique qui accompagna le lancement du projet, très largement soutenu par les populations locales et leurs élus, mais contesté par certaines organisations évoquant pour la vallée d'Aspe

un avenir comparable à celui des vallées de la Maurienne et de Chamonix en matière de trafic routier et de nuisances.

Il faut ici rappeler que si la géographie favorise la concentration du trafic routier franco-italien dans les vallées alpines, elle tend à l'inverse à privilégier les passages littoraux entre la France et l'Espagne. Cette réalité physique continuera d'influencer la répartition des flux routiers.

C'est pourquoi les hypothèses retenues par les pouvoirs publics ne retiennent pas un report significatif vers l'axe du Somport du trafic de transit international empruntant les deux extrémités de la chaîne. Elles tablent plutôt sur une augmentation modérée de la circulation résultant d'un **trafic de proximité**, le tunnel permettant une intensification des échanges interrégionaux, aujourd'hui très modestes.

Tel est notamment l'avis formulé dans le rapport sur les liaisons transpyréennes effectué en 2001 par l'ingénieur général Becker, au nom du Conseil général des Ponts et Chaussées. Ce rapport observe en particulier que malgré l'entrée en service du tunnel de Puymorens en 1994, le nombre de poids-lourds empruntant la RN20 est resté faible, environ 300 camions passant chaque jour la frontière à Bourg Madame.

Au mois de mars 2003, deux mois après l'ouverture du tunnel, le ministère de l'équipement enregistrait un trafic moyen journalier de 1425 véhicules par jour sur l'axe du Somport, dont 181 poids lourds. Par rapport aux trafics mesurés à la même période en mars 2002, on constate une évolution d'environ 500 véhicules légers et une trentaine de poids lourds supplémentaires.

Les **prévisions de trafic** après l'ouverture du tunnel du Somport établies par les services du ministère de l'équipement escomptaient 250 poids lourds par jour en 2003 et 470 en 2013, selon les indications transmises à votre rapporteur.

B. UNE RÉALISATION ÉTALÉE SUR PLUS DE DIX ANNÉES

Un délai particulièrement long s'est écoulé entre la décision de réalisation de l'ouvrage et son ouverture à la circulation. Aux inévitables difficultés techniques se sont ajoutés des obstacles juridiques liés à la procédure. Par ailleurs, et cela n'est en rien critiquable, bien au contraire, le temps nécessaire a été pris pour amender le projet et réaliser des équipements complémentaires en matière de sécurité.

Le 20 décembre 1988, les ministres français et espagnol décidèrent la création d'un groupe mixte de travail chargé de réaliser une étude de faisabilité concernant un tunnel routier sous le col du Somport. Les études

techniques conduites par la suite ont abouti à la signature à Paris, le **25 avril 1991**, d'un **accord intergouvernemental** entre la France et l'Espagne définissant les grandes caractéristiques de l'ouvrage et posant le principe d'un financement par chaque partie au prorata de la longueur du tracé située sur son territoire. La mise en service du tunnel était alors envisagée pour l'horizon 1997, mais divers facteurs ont conduit à retarder le projet.

En France, une première déclaration d'utilité publique est intervenue en août 1991, après que le projet ait été légèrement modifié pour déplacer l'entrée du tunnel, versant français, hors du périmètre du Parc national des Pyrénées. Suite à un recours, cette déclaration d'utilité publique a été annulée en décembre 1992. L'enquête d'utilité publique a été refaite, en englobant le tunnel lui-même et l'ensemble des aménagements prévus sur la route nationale 134 en vallée d'Aspe. La nouvelle **déclaration d'utilité publique** a été prononcée en **octobre 1993**. Elle s'accompagne d'un **cahier des charges** particulièrement précis et rigoureux visant à garantir un traitement environnemental et paysager de qualité pour les aménagements routiers effectués dans la vallée d'Aspe, en aval du tunnel. Ces prescriptions ont d'ailleurs d'ores et déjà été appliquées sur les portions de route réaménagées, comme en témoigne la déviation du village d'Etsaut.

Engagés en 1994, les **travaux de percement du tunnel** ont été achevés en juillet 1996 côté français et un an plus tard côté espagnol. Une voie d'accès d'environ 1,5 km a été construite côté français alors que le tunnel débouche directement, versant espagnol, sur la route nationale 330 dans la localité de Canfranc. Fin 1999, la chaussée ainsi que les équipements de ventilation, d'éclairage, d'alimentation et de lutte contre l'incendie étaient achevés.

La catastrophe intervenue au tunnel du Mont-Blanc, en mars 1999, et les dispositions consécutives prises en matière de sécurité sur recommandation du comité d'évaluation des tunnels, ont amené à profondément reconsidérer certains aspects du projet et imposé des **travaux supplémentaires**, comme la construction de galeries de connexion avec le tunnel ferroviaire désaffecté de la ligne Pau-Canfranc, ou encore l'édification d'un local secondaire pour l'accueil des moyens de secours versant français, en complément du bâtiment principal situé versant espagnol.

L'appel d'offres européen lancé à l'été 2001 pour désigner une société chargée de l'exploitation et de l'entretien du tunnel s'étant révélé infructueux, un nouveau retard a été enregistré.

Enfin, plusieurs exercices de sécurité ont été nécessaires avant que ne soit autorisée l'**ouverture de l'ouvrage à la circulation**, en **janvier 2003** seulement.

L'inauguration est intervenue le 17 janvier dernier. D'**accès gratuit**, le tunnel du Somport est ouvert aux véhicules légers et au poids lourds, à l'exception, pour le moment, de ceux transportant des matières dangereuses.

C. UNE INFRASTRUCTURE DE GRANDE AMPLEUR, MODERNE ET SÛRE

1. Un tunnel de basse altitude, troisième en France par sa longueur

Le tunnel du Somport, situé à **1100 m d'altitude**, est le plus bas des tunnels pyrénéens. Son altitude est également inférieure à celle des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

Alors que la route nationale 134 franchissait la frontière franco-espagnole au col du Somport à 1632 m, l'entrée du tunnel côté français n'est qu'à 1116 m. Le point haut de l'itinéraire se situe à 1200 m pour une sortie à 1183 m versant espagnol.

La **longueur du tunnel** est de **8608 mètres**, dont 2858 mètres en territoire français et 5750 mètres en territoire espagnol. Il s'agit, par sa longueur, du troisième tunnel transfrontalier après ceux du Fréjus (12,9 km) et du Mont-Blanc (11,6 km).

Le tunnel ne raccourcit le trajet entre la France et l'Espagne que d'environ 10 km mais il évite plus de 500 m de dénivelée, procurant un **gain de temps d'environ 25 minutes** en évacuant toutes les contraintes liées à la circulation hivernale.

Le tunnel est composé d'une chaussée de 9 mètres de largeur roulable, les **deux voies de circulation** étant séparées par une zone médiane de 1 m de large peinte en zébras. Ces caractéristiques, associées à la limitation de vitesse et à l'interdiction de doubler, devrait considérablement limiter les risques de collision dans le tunnel.

Le tunnel a un gabarit de 4,55 m de hauteur.

2. Des équipements de sécurité sophistiqués

Cet ouvrage se caractérise surtout par ses **très nombreux équipements de sécurité**, dont certains ont été ajoutés au projet initial en juillet 1999, sur recommandation du comité d'évaluation des tunnels, pour tenir compte des accidents survenus dans les tunnels alpins, notamment au Mont Blanc.

Ont été implantées de chaque côté de la chaussée, tous les 200 mètres, **86 « niches » de sécurité**, fermées et pressurisées, équipées de téléphones d'appel d'urgence et d'extincteurs. En cas d'incendie, les piétons pourront se rendre dans **19 abris fermés et pressurisés**, implantés tous les 800 mètres. Actuellement, 9 d'entre eux (6 dans la section espagnole et 3 dans la section française) sont déjà en service, les 10 autres, non prévus dans le projet initial, étant aménagés progressivement d'ici la fin de l'année prochaine. Au total, 17 de ces 19 abris seront **reliés au tunnel ferroviaire voisin**, actuellement désaffecté, par des galeries de longueur variable (100 à 350 mètres). Ces galeries faciliteront l'accès éventuel des secours au cas où l'accès par l'entrée du tunnel serait impossible ou difficile. Deux abris débouchent directement à l'extérieur.

Ont également été aménagés **9 aires de retournement** permettant aux poids lourds et aux autocars de faire demi-tour si nécessaire, ainsi que **5 aires d'arrêt** de 33 mètres de longueur.

Outre les équipements habituels d'exploitation et de sécurité, le tunnel dispose d'un **réseau de télésurveillance** (une caméra tous les 100 mètres), d'un réseau de **détection incendie**, d'un système de radio communication et d'un système de télétransmission des informations, avec affichage de messages sur des panneaux lumineux.

La **ventilation** et le **désenfumage** du tunnel sont assurés par un système de ventilation et d'évacuation des fumées semi-transversal assuré par soufflage d'air frais le long du tunnel à partir de gaines de ventilation alimentées par trois usines.

Un **réservoir d'eau** est installé à chaque extrémité du tunnel. Une conduite incendie court sous la chaussée tout au long du tunnel et alimente les poteaux incendie situés tous les 200 mètres. La livraison d'un camion anti-incendie à double cabine de pilotage conçu spécialement pour intervenir en atmosphère viciée est prévue.

Un caniveau permet de collecter tous les liquides déversés sur la chaussée. Il dispose de regards en forme de siphons, afin d'éviter la propagation des feux, et se déverse dans des bassins de décantation situés à chaque tête du tunnel.

Il faut préciser que l'accès au tunnel des camions transportant des **matières à risque** n'est pas prévu avant 2004, voire 2005, date à laquelle seront achevées toutes les galeries d'évacuation.

Équipé de **radars** assurant un contrôle permanent de la vitesse (limitée à 80 kilomètres heures), le tunnel du Somport doit également bénéficier d'un dispositif de contrôle des distances entre véhicules, en cours d'homologation au tunnel du Mont Blanc. Pour respecter les prescriptions

(100 mètres pour les véhicules légers et 150 mètres pour les camions), les conducteurs se repèrent grâce à des **hublots de jalonnement lumineux** situés tous les 22 mètres. Un sur cinq est de couleur bleue pour permettre au conducteur d'évaluer la distance qui le sépare du véhicule précédent. Des effectifs de la gendarmerie, côté français, ou de la Guardia Civil, côté espagnol, sont affectés en permanence à la surveillance du tunnel.

Trois bâtiments regroupent les différents équipements techniques du tunnel : un à chacune des têtes et une station souterraine située au point haut. L'ensemble des équipements est surveillé, contrôlé et télécommandé depuis un **poste unique de contrôle et de commande** situé à la tête espagnole. Un centre annexe d'exploitation et de secours, subordonné au poste principal, a été rajouté à l'extérieur côté français. Deux équipes de trois secouristes assurent, dans chaque poste, la permanence des moyens de secours. En cas d'incendie ou d'accident grave, il serait fait appel au service départemental d'incendie et de secours des Pyrénées-Atlantiques et aux services de la protection civile espagnole.

3. Le coût du tunnel du Somport

Le **coût du tunnel** s'élève à **254,1 millions d'euros**, dont 159,5 millions d'euros à la charge de l'Espagne et **94,6 millions d'euros à la charge de la France**.

En ce qui concerne la France, la charge financière a été répartie entre l'Etat (61 %), la Communauté européenne (15 %), la région Aquitaine (15 %) et le département des Pyrénées Atlantiques (9 %).

L'Espagne a pour sa part bénéficié d'un financement européen à hauteur de 50% dans le cadre des fonds de cohésion.

Pour la seule partie française, le surcoût entraîné par les mesures de sécurité complémentaires est évalué à 10 millions d'euros, soit plus de 10% du coût définitif de l'ouvrage.

Au coût de construction doit être ajouté celui de l'exploitation et de l'entretien, non négligeable compte tenu des équipements de sécurité installés et du personnel nécessaire à sa gestion. Il est évalué à 5,5 millions d'euros par an.

II. L'ACCORD DU 11 OCTOBRE 2001 SUR L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET LA SÉCURITÉ DU TUNNEL

L'accord signé le 11 octobre 2001 à Perpignan par les ministres de l'équipement des gouvernements français et espagnol comporte trois séries de dispositions principales :

- il crée des instances intergouvernementales de gestion du tunnel,
- il en fixe les conditions d'exploitation,
- et les règles relatives à la police de la circulation.

Toutefois, afin de permettre l'ouverture du tunnel à la circulation sans attendre l'entrée en vigueur de cet accord, les deux gouvernements ont procédé les 31 juillet et 20 août 2001 à un échange de lettres précisant le rôle et les attributions de la commission technique mixte instaurée par le premier accord intergouvernemental de 1991, plaçant auprès d'elle un comité de sécurité, fixant les conditions de mise en service du tunnel et chargeant l'Espagne de l'exploitation et de l'entretien du tunnel.

A. LES INSTANCES INTERGOUVERNEMENTALES DE GESTION DU TUNNEL

L'article 3 crée une **commission intergouvernementale franco-espagnole du tunnel routier du Somport** (CIG) qui se substituera, dès l'entrée en vigueur de l'accord, à la commission technique mixte instaurée par l'accord du 25 avril 1991.

Cette commission intergouvernementale comprendra 16 membres au plus et sera composée à parité de représentants espagnols et français, chaque délégation comprenant au moins un membre du comité de sécurité prévu à l'article 4.

La composition de la délégation française, qui sera fixée par décret, devrait être la suivante :

- deux représentants du ministre de l'intérieur,
- un représentant du ministre des affaires étrangères,
- un représentant du ministre de la défense,
- deux représentants du ministre en charge des transports, dont le président de la délégation,

- un représentant du ministre en charge de l'environnement,
- un membre (le président) de la délégation française du Comité de sécurité.

Cette composition permet aux services en charge de la sécurité civile ou de la police de la circulation de participer aux travaux de cette commission, à l'image des instances mises en place sur les autres grands tunnels transfrontaliers du Fréjus et du Mont Blanc.

La commission intergouvernementale est **responsable du suivi de l'application de l'accord** et de l'ensemble des questions relatives à la sécurité, l'exploitation, l'entretien et, le cas échéant de l'évolution du tunnel.

Elle approuve trois documents principaux :

- le **cahier des charges** précisant les clauses administratives et techniques applicables à l'exploitation et à l'entretien du tunnel,
- le **règlement de circulation** dans le tunnel,
- le **plan de secours** binational.

Elle approuve également le **plan d'intervention et de secours de l'entreprise concessionnaire** de l'entretien et de l'exploitation du tunnel.

Elle examine le cas échéant les programmes et projets de travaux complémentaires concernant le tunnel.

La commission intergouvernementale s'assure du respect du cahier des charges et de la réalisation des exercices de secours annuels. Elle peut, le cas échéant, actualiser les règles applicables au tunnel en ce qui concerne sa conception technique (génie civil, équipements et installations, signalisation routière, sécurité, qualité de l'air et conditions de circulation et de stationnement des véhicules).

La commission intergouvernementale arrête ses avis et prend ses décisions par accord entre les deux délégations.

Le second organisme instauré par l'accord est le **comité de sécurité franco-espagnol** (article 4) composé de deux délégations de quatre membres représentant la France et l'Espagne. Il est compétent sur toutes les questions liées à la sécurité dans le tunnel. Il est consulté, à ce titre, par la commission intergouvernementale et peut lui transmettre des avis et propositions.

La délégation française au comité de sécurité comprendra deux membres proposés par le ministre de l'intérieur et deux membres proposés par le ministre de l'équipement.

B. L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU TUNNEL

L'article 5 **confie l'entretien et l'exploitation du tunnel à l'Espagne.**

Par exploitation et entretien, il faut entendre notamment : la gestion du trafic et des équipements, les mesures spécifiques de sécurité, la première intervention de secours, la maintenance des équipements et des ouvrages, l'entretien des centres d'exploitation et de maintenance.

L'accord prévoit à cet effet la conclusion d'un **contrat d'entretien et d'exploitation avec une entreprise adjudicataire**. L'entreprise adjudicataire ne peut déléguer aucune des responsabilités qui lui ont été confiées dans le cadre du contrat avec la partie espagnole. Cette entreprise est régie par le droit espagnol en ce qui concerne les conditions de travail et le régime social des personnels. En revanche, le régime de responsabilité en cas de dommage causé à des tiers du fait de l'entretien ou de l'exploitation est celui de l'Etat sur le territoire duquel a eu lieu le fait générateur du dommage.

L'Espagne a conclu un marché de travaux, dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres européen, avec le **groupement d'entreprises espagnoles** ETRA, API et VIDAL. Il emploie une cinquantaine de personnes, dont une dizaine de Français.

Les équipements d'exploitation du tunnel sont télécommandés depuis le centre d'exploitation principal installé à la tête espagnole. Un centre d'exploitation secondaire situé à la tête française permet, en cas de nécessité, d'assurer un pilotage des équipements.

C'est à l'entreprise exploitante du tunnel qu'incombent les premières interventions de secours et de lutte contre l'incendie. Elle assure à cet effet la présence permanente à chaque tête du tunnel d'une patrouille de 3 agents formés à l'école nationale de la sécurité civile de Madrid.

En application de l'article 5, les dépenses relatives à l'exploitation et à l'entretien du tunnel sont prises en charge à raison de 2/3 par la partie espagnole et 1/3 par la partie française. Le coût prévisionnel annuel est évalué à 5,485 millions d'euros. Il sera supporté par les deux Etats, l'accès au tunnel, rappelons-le, étant gratuit pour les usagers.

C. LA POLICE DE LA CIRCULATION DANS LE TUNNEL

L'article 8 stipule que chaque partie met en œuvre toutes les mesures et contrôles nécessaires pour assurer la sécurité et le respect des règles de circulation et de stationnement des véhicules.

En vertu de l'article 9, chaque partie autorise les patrouilles d'agents chargés de missions de police relevant de l'autre Etat à circuler sur son territoire dans l'espace délimité par une zone de contrôle définie sur le plan annexé à l'accord (en pratique, le tunnel et ses abords immédiats). Les **infractions peuvent être constatées par les agents de chacun des deux Etats** indépendamment du territoire sur lequel elles ont été commises.

Les agents compétents pour intercepter et verbaliser les contrevenants sont ceux de l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise. En application de cette règle générale, les agents de chacun des deux Etats sont autorisés à intercepter et à verbaliser les contrevenants, dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de l'autre Etat, dès lors que l'infraction a été commise dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de leur Etat. En pratique, pour la constatation des infractions, les véhicules seront interceptés au niveau des aires de stationnement situées à proximité de chacune des têtes du tunnel.

La possibilité de faire constater les infractions par les agents de chacun des deux Etats, indépendamment du territoire sur lequel elles ont été commises, constitue une innovation. Le dispositif en vigueur dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ne prévoit pas cette possibilité de libre circulation des agents d'un Etat sur le territoire de l'autre Etat. Les missions de police s'effectuent dans le cadre de patrouilles mixtes d'agents français et italiens. Dans le cadre de la modernisation du traité Mont-Blanc/Fréjus, des négociations sont en cours avec les autorités italiennes pour mettre en place un dispositif similaire à celui adopté au Somport.

Les principales **règles de circulation dans le tunnel** sont l'interdiction de doubler, la limitation de vitesse à 80 kilomètres/heures et le respect de distances de sécurité (100 m pour les véhicules légers et 150 m pour les poids-lourds).

Pour ce qui concerne la France, une **brigade de 23 gendarmes** est affectée au tunnel du Somport pour assurer les contrôles de police, une patrouille de 3 gendarmes étant présente en permanence à la tête du tunnel. Les gendarmes disposeront notamment des images du système de surveillance du tunnel, ainsi que des équipements de contrôle de vitesse et des distances.

L'**implantation de cette brigade** a soulevé des difficultés. Alors que la commune d'Urdos, la plus proche du tunnel côté français, dispose de locaux d'habitation vacants dans un bâtiment qui hébergeait précédemment les familles d'agents des douanes, cette option est semble-t-il désormais abandonnée au profit d'une installation de la brigade à Oloron Sainte Marie, à plus de 50 kilomètres du tunnel. Évoquée depuis plusieurs mois, cette hypothèse avait suscité une réaction assez négative des parlementaires et élus concernés qui la considéraient peu justifiée en terme d'efficacité et d'aménagement du territoire. Notre collègue Auguste Cazalet avait interpellé

sur ce point le gouvernement précédent lors de la séance publique du 19 février 2002.

Lors d'un récent déplacement au tunnel du Mont-Blanc, dans le cadre de ses fonctions de rapporteur pour avis du budget de la gendarmerie, votre rapporteur a constaté que l'unité affectée à la sécurité routière du tunnel était répartie entre deux casernements, à Saint-Gervais et à Sallanches. Cet éloignement relatif des zones d'emploi présente des inconvénients, aux yeux des responsables de l'unité, si bien qu'ils souhaiteraient pouvoir bénéficier d'un regroupement au plus près de leur point d'activité. Dans le cas du tunnel du Somport, l'éloignement sera bien supérieur, ce qui pourrait effectivement entraîner des difficultés pratiques dans l'exercice des missions.

S'agissant de l'Espagne, l'unité de la Guardia Civil affectée au tunnel est pour sa part localisée à Canfranc, commune située à l'entrée même du tunnel.

III. APRÈS L'OUVERTURE DU TUNNEL : QUELS DÉLAIS POUR UNE VOIRIE ADAPTÉE VERSANT FRANÇAIS ?

L'intense satisfaction de voir aboutir un projet lancé il y a près de quinze ans pour renforcer les relations franco-espagnoles et la réussite technique représentée par un équipement de qualité offrant un haut degré de sécurité ont été quelque peu voilées par les interrogations très vives liées au retard de la modernisation de la route nationale 134 qui relie Pau au tunnel du Somport.

A. LE RETARD PRÉOCCUPANT DE L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 134

Le tunnel du Somport constitue l'élément majeur de la modernisation de la liaison Pau-Saragosse, mais cette dernière implique également des travaux d'aménagement tout au long de l'itinéraire, en Espagne comme en France.

Sur les 150 kilomètres qui relient Saragosse au tunnel du Somport, pratiquement la moitié (Saragosse – Nueno) sont aménagés en autoroute à deux fois deux voies. L'autre moitié reste une route à deux voies mais a été réaménagée en quasi-totalité, avec déviation des principales agglomérations et portions à trois voies pour ménager des créneaux de dépassement.

Versant français, un peu plus de 80 kilomètres séparent Pau de l'entrée du tunnel.

Entre Pau et Oloron Sainte Marie (35 kilomètres), le **trafic sur la route nationale 134** est difficile en sortie de l'agglomération paloise et, en l'absence de déviation, il transite par le centre-ville d'Oloron Sainte Marie.

Un « barreau » autoroutier dit « A650 », incluant la déviation d'Oloron Sainte Marie et raccordant cette localité à l'autoroute A64 à l'ouest de Pau, avait bien été inscrit en novembre 1990 au schéma directeur routier national mais sa réalisation n'a pas dépassé le stade des études d'avant-projet. Le gouvernement précédent, dans son schéma de services collectifs de transport, a tout d'abord envisagé de ramener le projet à une liaison à péage à deux fois une voie, avant d'annoncer au début de l'année 2002 l'abandon pur et simple de l'opération telle qu'elle avait été conçue à l'origine, la mise en concession semblant exclue compte tenu du montant des subventions nécessaire à l'équilibre d'exploitation.

Au delà d'Oloron Sainte Marie, en **vallée d'Aspe**, les **aménagements prévus**, qui consistent à mettre aux normes la largeur de la route et à permettre la déviation des agglomérations, **n'ont été réalisés que sur moins de la**

moitié du parcours. Certains travaux sont en cours (déviation de Bedous, élargissement de la route entre Urdos et l'entrée du tunnel) et d'autres sont susceptibles d'être engagés d'ici la fin du contrat de plan Etat-région, en 2006 (déviation Gurmençon-Asasp). En revanche, pour une douzaine de kilomètres parmi les plus difficiles (notamment les déviations de Cette-Eygun et Urdos), la programmation des travaux est renvoyée aux futurs contrats de plan, au delà de 2006.

Lors du débat sur le présent accord à l'Assemblée Nationale le 10 avril dernier, M. Jean Lassalle, député de la circonscription concernée, a effectué une description saisissante des **conditions de circulation sur cet itinéraire** « *qui, dans certains endroits, est un véritable chemin muletier* », ne permettant pas à deux camions ou deux autocars de se croiser. Il a notamment rappelé qu'en dépit de leur engagement de longue haleine pour la réalisation du tunnel, aucun des maires de la vallée d'Aspe ne s'était rendu à son inauguration, afin de protester contre le retard pris dans la modernisation de la route.

Nos collègues sénateurs qui s'étaient rendus en vallée d'Aspe au mois de juillet 2002, dans le cadre de la mission d'information sur la politique de la montagne, avaient du reste constaté le caractère préoccupant de la situation et s'étaient inquiétés des conséquences de ces retards.

Une certaine incohérence apparaît ainsi entre l'ampleur de l'effort consenti pour faire du tunnel du Somport une réalisation exemplaire, offrant un très haut degré de sécurité, et la persistance sur sa voie d'accès de nombreuses portions ne présentant pas des conditions minimales de sûreté, en particulier dans la traversée des villages.

De plus, même si elle demeure modérée, l'augmentation de trafic générée par le tunnel, qui en justifie d'ailleurs la construction, ne pourra qu'amplifier ces questions de sécurité.

Tout ceci implique qu'après l'ouverture du tunnel, un effort important et prioritaire soit réalisé sur la modernisation de la route nationale 134.

B. LES PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION

S'agissant de la liaison entre Pau et la vallée d'Aspe, la **déviations d'Oloron Sainte Marie** pourrait être programmée à l'occasion de la révision à mi-parcours du contrat de plan Etat-région. Le rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport rendu au gouvernement au mois de février dernier se prononce d'ailleurs en ce sens, jugeant ce projet justifié compte tenu de l'ouverture du tunnel du Somport. Bien que relativement courte (de 3 à 4 kilomètres selon les options), cette déviation nécessite un effort financier conséquent (38 millions d'euros) car elle comportera plusieurs ouvrages d'art

importants, en particulier pour le franchissement des gaves d'Ossau et d'Aspe. Même si les procédures étaient lancées cette année, la mise en service de cette déviation n'interviendrait sans doute pas avant 2009.

Le rapport d'audit précité se déclare par ailleurs favorable à l'engagement de nouvelles études concernant l'aménagement de la **liaison Pau-Oloron Sainte Marie**. Sur l'itinéraire actuel, les travaux de déviation de la commune de Gan sont actuellement en cours, mais la question d'un nouvel itinéraire évitant l'agglomération paloise reste posée.

S'agissant de la portion d'itinéraire située en **vallée d'Aspe**, jusqu'à l'entrée du tunnel, le montant supplémentaire de crédits nécessaire à l'achèvement de la mise aux normes de la route est évalué à 130 millions d'euros. Au rythme actuel d'attribution des crédits routiers sur cet itinéraire, cet achèvement pourrait encore nécessiter une vingtaine d'année.

Rendus encore moins acceptables par l'ouverture en ce début d'année du tunnel du Somport, les retards d'aménagement de la route nationale 134 en vallée d'Aspe ne pourraient être rattrapés qu'au prix d'une forte accélération du programme de modernisation.

Constatant que l'audit sur les grands travaux d'infrastructure avait fermement contesté l'opportunité de financer, dans l'immédiat, un projet de remise en service de la ligne ferroviaire Oloron Sainte Marie - Canfranc, le président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques a demandé que les crédits inscrits à ce titre au contrat de plan Etat-région Aquitaine¹, soit un peu plus de 50 millions d'euros, soient transférés à la route nationale 134, dans l'hypothèse où le gouvernement suivrait les recommandations de l'audit et où ces crédits ne trouveraient donc pas matière à être consommés à brève échéance.

¹ Le contrat de plan Etat-région Aquitaine comprend pour 51,8 millions d'euros une première tranche de travaux de réouverture de la ligne à voie unique Pau-Canfranc, qui n'est plus en service, sur sa portion Oloron-Canfranc, depuis un accident et la destruction d'un pont survenus en 1970. Selon les informations transmises à votre rapporteur, le montant des investissements nécessaires à une réouverture représente, pour la partie française de la voie, un montant de 300 millions d'euros au minimum.

CONCLUSION

L'accord franco-espagnol du 11 octobre 2001 fixe le cadre juridique de l'exploitation et de l'entretien du tunnel du Somport, confiés sous la responsabilité de l'Etat espagnol à une entreprise gestionnaire. L'accord comporte également un important volet relatif à la sécurité. En complément des mesures prises dans le cadre de la construction du tunnel, il détermine les conditions d'application des règles de sécurité et d'intervention des autorités chargées de la police de la circulation. Il tire sur ce plan les enseignements de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, et permet notamment d'éviter certaines difficultés juridiques propres à un équipement transfrontalier.

Au delà des aspects positifs de cet accord, dont l'approbation suivra de quelques mois l'ouverture à la circulation du tunnel du Somport, l'examen de ce texte est l'occasion de souligner le contraste entre les efforts accomplis pour la mise en service d'une infrastructure de grande qualité, moderne et sûre, et l'état critique de la route d'accès au tunnel versant français, qui traverse encore plusieurs agglomérations et n'a pas encore été mises aux normes minimales d'aménagement sur certaines de ses portions.

Voué à un trafic de proximité entre régions pyrénéennes, l'axe du Somport mérite désormais, pour sa partie française, un traitement prioritaire pour achever sa modernisation.

Sur un plan plus large, il paraît également indispensable de mettre en œuvre une politique adaptée face à l'accroissement continu du trafic routier franco-espagnol qui se concentre aux deux extrémités de la chaîne pyrénéenne. L'amélioration des liaisons ferroviaires, sous-utilisées du fait de la différence d'écartement des deux réseaux et d'investissements insuffisants, mérite de ce point de vue une attention soutenue.

Sous cette réserve, votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 30 avril 2003 sous la présidence de M. André Dulait, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du présent projet de loi.

A la suite de l'exposé du rapporteur, et tout en jugeant positives les dispositions prévues par l'accord, notamment en matière de sécurité, Mme Maryse Bergé-Lavigne a qualifié de « non-sens » la construction du tunnel du Somport, estimant que la réponse à l'accroissement des échanges entre les deux pays résidait dans le développement du ferroutage. Elle a déploré l'absence de réouverture de la ligne ferroviaire du Somport et s'est inquiétée des perspectives d'augmentation du trafic poids lourds dans la vallée d'Aspe et des atteintes à l'environnement qui pourraient résulter des aménagements routiers qui deviennent nécessaires.

M. André Boyer a souligné le retard pris, en matière de frêt ferroviaire et de ferroutage, qui aboutit à un accroissement non maîtrisé du trafic poids lourds.

M. Louis Moinard s'est interrogé sur la capacité de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc à accueillir une activité de ferroutage.

M. André Dulait, président, a souligné que l'Espagne avait joué un rôle particulièrement actif dans la réalisation du tunnel du Somport, compte tenu notamment de l'intérêt de cette liaison pour la région de Saragosse qui constitue un important centre économique. Il a estimé que l'augmentation du trafic de poids lourds était d'autant plus probable que l'accès au tunnel s'effectue sans péage.

M. Philippe François, rapporteur, a précisé que la ligne ferroviaire Pau-Canfranc avait été interrompue, à la suite d'un accident, en 1970.

Il a ajouté que se posait la question des perspectives de trafic rapportées aux investissements nécessaires à la remise à niveau de cette ligne à voie unique.

La commission a alors approuvé le projet de loi.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée nationale)

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport, signé à Perpignan le 11 octobre 2001 (ensemble un échange de lettres des 11 octobre 2001 et 14 février 2002), et dont le texte est annexé à la présente loi.¹

¹ Voir le texte annexé au document Assemblée nationale n° 342 (12^e législature)