

Association Roya Expansion Nature

Agréée le 4 août 1994 - Agrément renouvelé le 17 janvier 2014

Membre de France Nature Environnement 06

15, rue des anciens combattants - 06540 Saorge

<http://ren.roya.org> - associationren06@gmail.com

Le 8 mars 2016

A l'attention de M. Mmes. Les Magistrats de la Cour des Comptes

Pour information:

M. Mmes. les Magistrats de la Cour Régionale des Comptes

M. le Président du Conseil régional PACA

M. le Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes

Objet : Demande d'audit de la Cour des Comptes sur le chantier de doublement du tunnel routier du col de Tende

Madame, Monsieur,

Les signataires de ce courrier souhaitent porter à votre attention l'utilisation des fonds publics dans un projet qui, d'après nous, ne devrait pas voir le jour pour les raisons exposées dans l'argumentaire qui suit.

Nous tentons depuis plus de huit ans de persuader le gouvernement français de revoir la teneur du projet de doublement du tunnel routier de Tende. La décision de doublement du tunnel s'est faite bien avant les nouvelles règles en matière d'information du public et d'évaluation des incidences. La conduite du chantier, confiée à l'A.N.A.S., n'est pas correctement maîtrisée par le maître d'ouvrage ¹. Quant au coût des travaux, il est tenu dans l'opacité la plus totale.

Nous avons décidé de nous adresser à vous à la suite d'un article paru en décembre 2015 dans Provincia Oggi (Annexe 1), qui donnait la parole à Franco Biraghi, Président de Cofindustria, organisation représentant les entreprises de la Province de Cuneo, et à Luca Chiapella, coordinateur du Comité de pilotage du chantier de doublement du tunnel de Tende.

Tous deux s'accordent pour dénoncer l'allongement démesuré de ce chantier depuis son ouverture il y a 6 mois, et émettent des doutes quant à la détermination du maître d'ouvrage à conduire cette opération à son terme. Au rythme d'avancement actuel, ce chantier qui a pris des années de retard pourrait durer jusqu'en 2027!

Une autre interrogation concerne les 65 500 m³ de déblais composés d'anhydrite extraits lors du percement du côté français. A l'origine ils devaient être évacués par train sur les cimenteries de Peille en France, c'est sur ce scénario que reposait l'étude d'impact pour la DUP de 2007. Puis, en 2010, la destination a changé pour un site à Asti en Italie, avec transport par train. Mais tout récemment, pour une raison que nous ignorons, ce projet a été abandonné pour un transport par camions.

¹ Recours en référé de l'association Roya Expansion Nature pour pollution de l'eau par le chantier. La Préfecture des Alpes-Maritimes n'a pas contesté les faits (octobre 2015).

Les impacts environnementaux n'ont jamais été évalués. Les coûts liés au transport, dont il nous a été dit qu'ils n'apparaissent pas dans le coût de l'ouvrage stricto sensu, vont donc forcément évoluer.

Nous craignons que le coût initial de 196 M€ avancé par la DREAL PACA en 2008 (Annexe 2), identifié à 209 M€ par L'ANAS en 2010, n'aient en fait véritablement explosé et ce, en dépit du non-respect de l'échéancier du travail.

C'est pourquoi nous vous saisissons aujourd'hui d'une demande de réalisation d'un audit sur les coûts déjà imputés à l'Etat français, au Conseil régional PACA et au Conseil départemental des Alpes-Maritimes, par rapport à l'état d'avancement desdits travaux et à l'opportunité de les réaliser comme prévu.

Contexte

Situé à 1300 m d'altitude, le tunnel routier du col de Tende relie les Alpes-Maritimes françaises et le Piémont italien par les vallées de la Roya et de la Vermentina. Il est sur la RD6204. Il est en circulation alternée et présente un gabarit de 4,90 m de large sur 3,90 m de haut, qui limite naturellement l'accès aux plus gros poids lourds.

Par une suite de décisions prises par les Etats français et italiens, le tunnel est sur le point d'être doublé. Le pilotage du projet a été confié à la Conférence Inter Gouvernementale des Alpes du Sud (CIG). Le choix s'est porté sur le percement d'un tube neuf d'un gabarit de 6,50 de large par 5 m de haut qui sera mis en circulation pendant que le tunnel existant sera réhabilité pour être mis au même gabarit. Chaque tube étant alors dédié un seul sens.

(Les textes de référence et les détails techniques sont en annexe 2).

Contestation de l'opportunité

L'augmentation du gabarit et la suppression de la circulation alternée vont permettre à la voie de capter une part beaucoup plus importante du flux routier de transit international en direction de ou au départ de Vintimille. C'est par ce nœud au Sud des Alpes, le deuxième en quantité de fret routier après le Brenner, que passent les marchandises circulant sur l'arc du littoral méditerranéen.

La circulation de transit par le col, qui relie Vintimille et la plaine du Pô sans péage, est déjà avérée par les immatriculations des poids lourds empruntant la vallée, mais elle est limitée par la hauteur du tunnel et les temps d'attente induits par la circulation alternée.

Le trafic est à ce jour de 3600 véhicules/jour, donc 160 poids lourds. L'estimation de l'étude d'impact de 2007 est de 4700 véhicules/jour, dont 220 poids lourds à l'ouverture des deux tubes.

Si des documents récents émanant de la préfecture des Alpes-Maritimes² reconnaissent enfin que l'augmentation du trafic constitue un problème, les chiffres sont visiblement sous-estimés.

En 1998, le rapport Brossier³ conseillait de sécuriser le tunnel routier existant par une galerie d'évacuation des piétons et de se contenter d'un simple réalésage, sans augmentation de capacité. Mais en 2001, la CIG préconise une solution de double galerie sans qu'une évaluation de l'option à un seul tube n'ait été effectuée.

² Porté à connaissance du Préfet des Alpes-Maritimes pour les SCOT de la collectivité territoriale.

³ Rapport Brossier « La politique Française des transports terrestres dans les Alpes »

Aucune évaluation d'incidence n'a été conduite pour vérifier l'opportunité d'un tel projet au regard des impacts sur l'ensemble de la vallée, sur la qualité de l'air, la biodiversité, le bruit, la sécurité dans la traversée des villages.

La qualité de l'air sur tout le secteur mesurée par Air Paca est moyenne à médiocre une bonne partie de l'année. Les masses d'air en provenance du littoral et du Piémont transportent une pollution chronique à l'ozone qui dépasse depuis 12 ans les valeurs cibles autorisées par la commission européenne (Annexe 3). Ce projet constitue un facteur d'aggravation du phénomène.

Concernant la sécurité dans le tunnel, le dernier rapport de la commission de sécurité de la CIG, en 2011, établit que le tunnel existant est sécurisé compte tenu des mesures qui ont été prises (alternance totale, caméras de surveillance reliées à un central, postes de pompiers aux entrées,...).

D'autre part la norme européenne du double tube ne s'applique pas: le trafic dans le tunnel est actuellement inférieur 10 000 véhicules/jour/voie, et un tel volume ne peut pas être envisagé, même dans un futur lointain, car il ne serait pas supporté par les étroites vallées alpines qui conduisent au tunnel.

Contestation du choix d'infrastructure

Sur le même parcours Breil-sur-Roya, Tende, Cuneo, le passage entre la France et l'Italie est équipé d'une voie ferrée qui fut électrifiée jusqu'en 1943. Après les destructions occasionnées par la guerre, la reconstruction s'est opérée sur la base d'une convention entre les gouvernements français et italien, celui-ci acceptant de prendre à sa charge les réparations sur le tronçon entre Breil-sur-Roya et Tende sans toutefois l'électrifier ⁴.

Jusqu'à l'automne 2013, 16 trains italiens circulaient par jour, reliant Cuneo à Vintimille. En correspondance avec les trains français en gare de Breil-sur-Roya, ils permettaient l'aller-retour journalier entre Nice et Turin.

Mais un désaccord entre les deux Etats sur le financement de la maintenance de l'infrastructure en territoire français a conduit à sa dégradation progressive et à une limitation de la vitesse sur le parcours Breil-sur-Roya/Tende à 40 km/h. Les autorités régionales italiennes et Trenitalia décident alors la réduction du nombre de trains à 4 par jours. La région PACA et SNCF réduisent le nombre de trains entre Breil-sur-Roya et Tende. La ligne ne remplit plus sa fonction.

⁴ - Décret n°74-298 du 8 avril 1974 : Texte de la convention entre les gouvernements français et italien

- Loi n°71-432 du 11 juin 1971 AUTORISANT L'APPROBATION DE LA CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE CONCERNANT LA SECTION SITUEE SUR LE TERRITOIRE FRANCAIS DE LA LIGNE FERROVIAIRE CONI-BREIL-VINTIMILLE, SIGNEE A ROME LE 24 JUN 1970

- Décret n°74-298 du 8 avril 1974 PORTANT PUBLICATION DE LA CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE CONCERNANT LA SECTION SITUEE EN TERRITOIRE FRANCAIS DE LA LIGNE FERROVIAIRE CONI-BREIL-VINTIMILLE (AVEC DEUX ANNEXES) SIGNES A ROME LE 24 JUN 1970

La somme nécessaire pour permettre les premières réparations d'urgence et éviter la fermeture de la ligne a finalement été débloquée en début 2015 par le gouvernement italien (29 millions d'euros). Le contrat de plan Etat Région prévoit d'apporter une somme équivalente : 9 millions de l'Etat, et 9 millions de la région PACA sont accordés. Mais à ce jour le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes n'a toujours rien versé, en dépit de ses promesses faites lors de la dernière réunion de la CAFI à Nice.

Mais le coût des travaux pour lever la limitation de vitesse à 40 km/h n'est pas couvert par ces financements. A ce stade, la mise en place d'une liaison franco-italienne efficace et l'électrification semblent hors de portée financière, alors que celles-ci figurent dans les objectifs de la DTA des Alpes-Maritimes.

Il faudrait au moins 120 millions d'euros pour que cette ligne soit en mesure de relier en deux heures Nice et Vintimille à Turin et qu'il soit envisageable d'y faire circuler du fret.

En conclusion

Les 120 millions d'euros nécessaires pour la ligne ferroviaire paraissent sans commune mesure avec les 209 millions d'euros, ou plus, que les deux Etats s'approprient à investir sur le routier.

Les fonds public sont donc prioritairement dépensés sur un projet routier qui menace la biodiversité et la qualité de l'air. Sur ce dernier point il est à noter que les niveaux inquiétants de pollution de l'air dans les Alpes-Maritimes et en Région PACA en font des collectivités qui seront redevables de lourdes amendes à la Cour de justice de l'Union Européenne pour dépassement des seuils.

Le projet se fait au détriment d'un besoin de transport collectif existant qui, lui, est conforme aux recommandations de la Convention Alpine, à la politique de report modal de la route vers le rail prônée par le gouvernement, et aux préconisations des récents schémas nationaux et régionaux des infrastructures de transport.

En espérant que vous examinerez avec attention notre requête, nous vous adressons nos sentiments respectueux.

Pour l'association Roya Expansion Nature.
Deux administratrices.

Traduction des propos des colonnes 2 et 4:

"On creuse à peine plus d'un demi-mètre par jour. Considérant que le tunnel est long de 3273 mètres, à ce rythme il faudra encore 4000 jours pour achever le travail, plus de 12 années, mais en travaillant sept jours sur sept, y compris Noël et Pâques. Comment peut-on penser avoir terminé en 2020 ?".

"Quand nous aurons achevé ce première tube, il y aura encore l'ancien tunnel à traiter" ... "et quand seront terminés les travaux de percement, il y aura tout le reste. Il faudra vingt années de plus, ainsi dans 30 à 40 ans, peut être, pourrons nous franchir aisément le Col de Tende." **Confindustria Cuneo**

"Les travaux sont en retard par rapport au programme"... "En état de l'art il y a eu des problèmes techniques et la main-d'oeuvre est peu nombreuse. Les travaux, arrêtés pour les fêtes reprendront après l'Épiphanie, mais, tant du côté italien que du côté français, nous sommes bien conscients des retards et nous continuerons à faire avancer les travaux. Il est clair cependant que la date de juin-juillet 2017 pour la fin des travaux de percement et la mise en service de l'ouvrage pourra difficilement être respectée". **Luca CHIAPPELLA Président Confcommercio Cuneo**

1.2 Article de la Stampa en date du 7 janvier 2016, reprenant l'article de Provincia Oggi.

<http://www.lastampa.it/2016/01/07/edizioni/cuneo/cantiere-lumaca-tenda-pronto-nel-FoG0EF0tiCS7dYOHGBmncK/pagina.html>

LA STAMPA CUNEO

SEZIONI EDIZIONI

Le ragazze cuneesi hanno riportato i Blu Brothers nella curv... «Riorganizzata la macchina consule, com'è compito e onere d... Vince 150 mila euro al "30 e lotto" a Carrù Con l'auto-recinzione

"Cantiere lumaca, Tenda pronto nel 2027"

Studio-denuncia di Confindustria Cuneo sui tempi rallentati del maxi cantiere



La foto scattata dall'imboccatura del nuovo tunnel lo scorso novembre

Traduction d'extraits:

« Chantier escargot, Tende prêt en 2027 »

La Cofindustria revient à l'attaque et dénonce de graves et injustifiées lenteurs.

MATTEO BORGETTO
CUNEO

07/01/2016

«A questo ritmo, i lavori finiranno nel 2027. E soltanto per il primo traforo, lavorando sette giorni su sette, Pasqua e Natale compresi. Più di dodici anni. Per ultimare l'opera con la riqualificazione anche del vecchio tunnel, ne serviranno almeno altri venti». Torna all'attacco Confindustria Cuneo e denuncia «la grave e ingiustificabile lentezza» dei cantieri di raddoppio alla galleria del Tenda. Lo fa sulle due pagine di un'inchiesta che sarà pubblicata in settimana su «Provincia Oggi», il periodico degli industriali.

Settanta cm. al giorno

«In fondo al tunnel non si vede la luce» è il titolo che sintetizza un'analisi dei ritardi sul cronoprogramma dei lavori, a sei mesi dall'avvio degli scavi. «In base ai dati forniti dall'Anas - scrive Confindustria -, sono stati finora raggiunti 144 metri sui 3.283 totali della galleria, di cui 66 sul versante francese, 78 su quello italiano. Numeri alla mano, le perforazioni avanzano di circa 70 centimetri al giorno. A questa velocità servirebbero, quindi, ancora 4.359 giorni (12 anni) per scavare gli oltre tremila metri mancanti».

La Confcommercio

Nell'articolo, anche l'intervento del coordinatore del Tavolo di monitoraggio per i cantieri al Tenda e presidente di Confcommercio Cuneo, Luca Chiapella: «Lavori in ritardo per una serie di problemi tecnici, ma anche le maestranze sono poco numerose. Difficilmente sarà rispettata la data del giugno-luglio 2017 per la fine dei lavori di scavo e messa in funzione dell'opera».

Il progetto (206 milioni di euro, pagati per il 58% dall'Italia e per il 42% dalla Francia), prevede una nuova canna in direzione Valle Roya (a destra della galleria attuale per chi proviene dal Limone), con una carreggiata di 6,50 metri. Il collegamento Francia-Italia avverrà, invece, dal vecchio traforo, ristrutturato con le dimensioni del nuovo. Le due gallerie saranno collegate da by-pass pedonali carrabili per le emergenze. Sul versante francese, inoltre, gli ultimi 4 tornanti saranno ridotti a due, tramite lo scavalco del Fosso della Cà.

Secondo l'Anas, sarà tutto pronto per il 2020. «Ce la faremo - dicono dall'impresa Grandi Lavori Fincosit di Roma -. Intanto i metri di scavo sono oltre cento su entrambi i versanti, ma il ritardo è solo apparente. Abbiamo anticipato molte lavorazioni nel tunnel attuale per i by-pass, che ci faranno recuperare o addirittura anticipare i tempi quando sarà finita la nuova canna, nell'estate 2017. Il contratto sarà rispettato: nessuno vuole pagare le penalità».

Su La Stampa Cuneo di giovedì 7 gennaio.

Selon l'Anas tout sera prêt en 2020.

« Nous y parviendrons - déclare l'entreprise Grandi Lavori Fincosit de Rome- ... Nous avons anticipé de nombreux travaux dans le tunnel actuel pour les by-pass... Le contrat sera respecté: personne ne veut payer des pénalités. »

Annexe 2

Fiche DREAL PACA

Département	Itinéraire
06	RD 6204 (ex N 204) : tunnel de Tende

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 / Cunéo 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



Description de l'opération
<ul style="list-style-type: none"> → 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	
<ul style="list-style-type: none"> • Trafic sur l'itinéraire : <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet du tunnel neuf : Longueur : 3250 mètres dont 1515 mètres côté français <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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) 	<p>Etat : 1/3 Région PACA : 1/3</p>  <p>Conseil Général 06 : 1/3</p>
<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 		

Note: Actualisation du coût en 2016 non communiquée par la DREAL PACA

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 |
|--|--|

Notes:

Maitrise d'oeuvre : A.N.A.S.

Appel d'offre en 2012

Adjuducataire : Grandi Lavori Fincosit S.p.a., Toto Costruzioni Generali S.p.a. et Progin

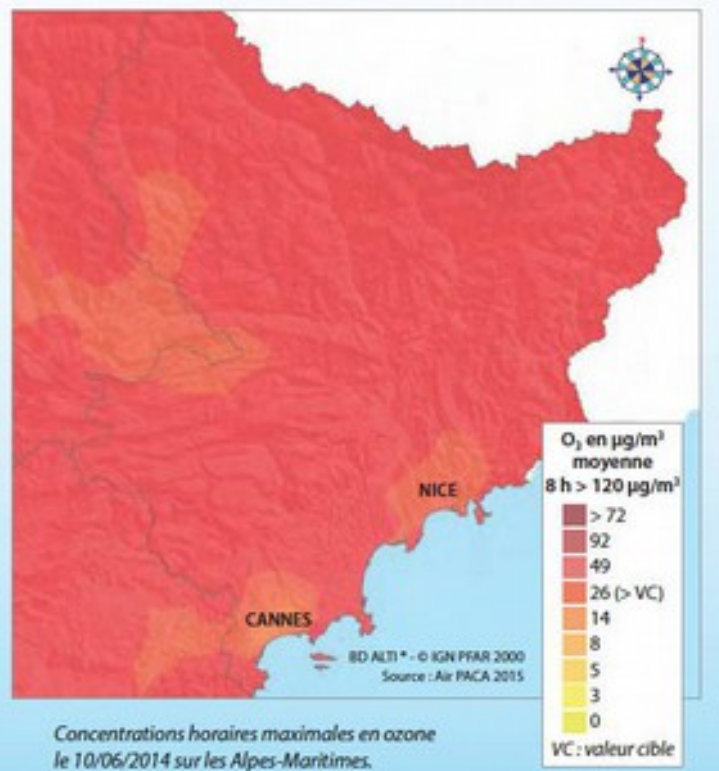
Début du chantier en avril 2014

Annexe 3

Données Air PACA bilan 2014

OZONE O₃

▶ En 2014, la pollution chronique à l'ozone concerne spécifiquement le haut et le moyen-pays. Pour la première fois, la valeur cible pour la protection de la santé (120 µg/m³/8 h à ne pas dépasser plus de 25 jours par an) est respectée sur les centres urbains de Nice, Cannes, Cagnes et Grasse.



INDICE DE LA QUALITÉ DE L'AIR IQA

▶ En 2014, la qualité de l'air a été globalement moyenne à médiocre plus de la moitié de l'année sur le littoral urbain et majoritairement bonne sur le haut-pays. 11 indices mauvais ont été relevés dont 10 liés aux particules fines ; 3 épisodes de pollution sont dûs à un apport de particules désertiques qui se sont ajoutées à celles présentes localement.

Indices
■ très bon à bon
■ moyen à médiocre
■ mauvais à très mauvais



Bilan Air PACA juillet 2015

► L'ozone responsable des indices

En juillet, sur la zone littorale urbaine des Alpes-Maritimes, 90 % à 100 % des indices relevés sont moyens à médiocres. La qualité de l'air n'a été bonne que 3 jours, uniquement au niveau de Cannes-Grasse-Antibes.

La pollution photochimique à l'ozone est principalement responsable des indices médiocres relevés.

17 indices médiocres ont été relevés dans les Pays des Paillons, 9 au niveau de Cannes-Grasse-Antibes et 11 à Nice.

Sur le Haut-Pays, la même tendance est observée. La qualité de l'air n'a été bonne que 2 jours dans le Mercantour et 3 jours dans la Vallée de la Roya.

Aucun indice mauvais n'a été relevé sur le département ce mois-ci.

► Procédures préfectorales déclenchées

L'ensoleillement et les températures élevées du mois de juillet ont été propices à la formation d'ozone.

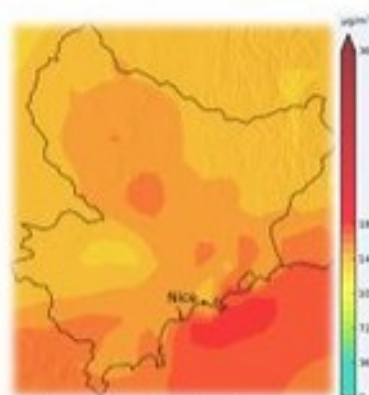
Les niveaux maximums en ozone ont été atteints le 11 juillet avec 179 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à Antibes, 170 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à Nice et 164 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à Grasse.

Dans le cadre des prévisions quotidiennes, neuf procédures préfectorales d'information-recommandations ont été activées sur les Alpes-Maritimes ce mois-ci.

[Que faire lors d'un épisode de pollution ? tous les bons gestes en cliquant sur ce lien](#)



* données issues du modèle [AURES](#)



Maximum horaire journalier en ozone le 11 juillet 2015, [visualisez la carte régionale](#)