

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES  
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) – Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)*

---

*Communes de La Turbie et de Cap-d'Ail*

---

**Projet de tunnel descendant ouest de  
Monaco**

*Maître d'ouvrage : Principauté de Monaco*

---

**Enquête publique préalable  
à la déclaration d'utilité publique  
avec étude d'impact**

---

**OBSERVATIONS  
DU GIR MARALPIN**

---

16 août 2006

---

## **1. Rappels sur l'objet de l'enquête**

Le projet de tunnel routier à une voie, monodirectionnel et descendant, reliant deux boulevards de la Principauté de Monaco (boulevards du Jardin exotique et Charles III), souhaité et financé par la Principauté, comporte à l'issue des études d'avant projet un tracé en souterrain de 1 694 m. Contrairement au tunnel montant mis en service en mars 1994 et dont il est le pendant, le projet de tunnel descendant a ses deux extrémités en territoire monégasque [cf. Planche (page 10)].

L'implantation de la majeure partie du tracé souterrain en tréfonds français (1 413 m) rend nécessaire une procédure de déclaration d'utilité publique et une enquête publique par arrêté du 28 juin 2006 du Préfet des Alpes-Maritimes sur les communes françaises concernées (Cap d'Ail et La Turbie) ouverte du 17 juillet au 18 août 2006.

Ce projet a fait préalablement l'objet d'une convention datée du 22 janvier 2004 entre les gouvernements français et monégasque déclarant le projet "d'intérêt général pour les deux États" [MC/RF (2004)].

Les attendus invoquent principalement :

- la continuité de cette réalisation routière avec celles qui les ont précédées [réalisation de la bretelle A500 entre l'A8 et la RN7 (mise en service en 1992), l'élargissement de la RN7 à 3 voies entre ce tunnel et l'A500 (effectué depuis 1995), sans faire toutefois mention de la mise en service récente à La Turbie d'une bretelle de sortie supplémentaire dite "de Laguet" (ressortissant à l'ensemble du dispositif)]
- l'amélioration des flux routiers entre les deux États

tandis que le projet lui-même est justifié par

- l'établissement "*d'un accès direct vers le secteur d'activités de Fontvieille, en continuité de l'itinéraire... de sortie de l'autoroute A8*" et
- "*la congestion du trafic très importante à l'heure de pointe sur tous les itinéraires provenant de Nice et se dirigeant vers la zone d'activités et d'emplois de Fontvieille à Monaco*" [EP (2006)].

## **2. Remarques de principe**

### **2.1. Sur l'implantation de l'ouvrage**

L'ouvrage ayant son origine et son extrémité en Principauté, d'aucuns pourraient même s'étonner, hormis les tréfonds concernés, qu'il fasse l'objet d'une enquête publique en France.

Son implantation soulève des questions juridiques d'une autre nature que la seule dépossession du tréfonds, dans la mesure où, à l'encontre du tunnel "montant" dont la configuration (entrée en Principauté, débouché en France) confère un caractère de liaison internationale, le tunnel "descendant" constitue une voirie intégralement monégasque *entièrement déjetée* en territoire français.

Hormis les réserves techniques et les risques environnementaux dont on fera mention par ailleurs [cf. § 4 & 5], le projet, qui a pour principal effet de faciliter la traversée du centre-ville de Monaco, soulève deux questions ;

- Celle, déontologique, de la maîtrise de son propre espace par la Principauté, apparemment contrainte de résoudre ses problèmes d'urbanisme par empiètements sur le territoire français<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> A titre d'exemples d'implantations de prestige, mentionnons, le Monte Carlo Beach sur le territoire de Roquebrune Cap Martin, le Golf du Mont Agel sur celui de La Turbie, citons la résidence Cap Fleury et le

- Celle, jurisprudentielle, de créer un précédent par lequel s'engouffreraient des requêtes plus prégnantes encore.

## 2.2. Sur la finalité de l'ouvrage

Comme le reconnaît le maître d'ouvrage, le tunnel descendant est conçu pour l'écoulement du trafic pendulaire matinal des salariés de la Principauté en provenance de l'Ouest, le trafic pendulaire de soirée et inverse s'écoulant par le tunnel montant<sup>2</sup>.

Le dossier d'enquête ne fournit pas d'indication sur les fluctuations quotidiennes, hebdomadaires et saisonnières de ces flux qu'il n'évalue qu'en véhicules/jour<sup>3</sup>. Quoi qu'il en soit, il apparaît clairement, à la lecture du dossier, que les estimations réalisées pour les besoins du maître d'ouvrage<sup>4</sup> révèlent que le tunnel aurait pour principaux effets de *réduire* en moyenne de plus d'un facteur 2 la circulation sur la voirie urbaine monégasque et de *doubler* les trafics aux portes d'entrée supérieure au niveau de la Moyenne corniche (ex RN7) et inférieure à Cap d'Ail sur la Basse corniche (ex RN98)<sup>5</sup>.

Ainsi, en déviant dans le tréfonds français son trafic urbain, la Principauté ne fait que repousser à ses portes les encombrements induits.

## 2.3. Sur la stratégie monégasque en matière de circulation et de desserte

La Principauté de Monaco met en œuvre tous les moyens pour assurer sur son territoire la mobilité automobile et la fluidité de la circulation intérieure, ainsi, selon G. Arama [NM (18.10.2003)], "*l'aménagement des délaissés (ferroviaires) offre l'occasion inespérée de revoir en grande partie le maillage routier et les flux de circulation. La fameuse dorsale en partie souterraine, qui va traverser la Principauté, ponctuée de nœuds d'échanges pour desservir chaque quartier, est une première réponse. Son tracé devrait apporter une bouffée d'oxygène en désengorgeant le trafic. Des mini-tunnels seront à réaliser, notamment pour connecter le quartier de Monte-Carlo à la dorsale.*"

## 2.4. Sur la stratégie monégasque en matière de stationnement

La politique suivie en matière de stationnement a consisté jusqu'ici à offrir une capacité suffisante pour satisfaire la demande, quasiment sans restriction hormis les grands événements (tels le Tournoi de tennis et le Grand prix automobile) pour lesquels la Principauté a principalement recours à une desserte ferroviaire renforcée pour les besoins de la cause.

Mais une autre stratégie d'action se dessine, selon Patrice Cellario, Directeur de la Stratégie, qui "*serait la création de parkings de relais à l'extérieur du territoire, dans les gares, à proximité de l'autoroute, en partenariat avec la France. Bref prendre les problèmes à la source.*" [NM (18.10.2003)].

---

Centre universitaire méditerranéen sur celui de Cap d'Ail ; à titre d'exemples d'implantations logistiques citons le Parc d'activités logistiques (PAL) à St Isidore sur la commune de Nice et les "ports secs" souterrains sur la commune de Roquebrune-Cap-Martin

<sup>2</sup> Dans le dossier soumis à enquête publique, les autorités monégasques déclarent sans ambages "*La Principauté de Monaco et notamment l'important centre d'activités de Fontvieille accueillent de nombreux travailleurs et employés résidant dans les communes françaises limitrophes situées à l'Ouest jusqu'à Nice*", et plus loin, justifie l'ouvrage du fait "*de la topographie accidentée de la Principauté et de l'impossibilité d'élargir les voies existantes vu l'occupation du sol et le bâti existant, la Principauté a décidé (sic) la construction d'un tunnel monodirectionnel descendant entre le boulevard du Jardin exotique et le boulevard Charles III*" [EP (2006) in 3.1. Justification principale de l'ouvrage ; page 87]

<sup>3</sup> Sans doute en "*trafic moyen journalier annuel (TMJA)*"

<sup>4</sup> Rapport 1027 4RP94 Coyne & Bellier de février 2000 [source EP (2006)]

<sup>5</sup> Cf. § 1.3.1. et planches pages 15 & 16

Ici encore, en matière de stationnement comme en matière de circulation et de logistique, la Principauté se défausse sur le territoire français pour assumer ses problèmes intrinsèques.

### **3. La stratégie monégasque de transports et déplacements peut-elle se concevoir indépendamment de la politique engagée sur le territoire français en la matière ?**

#### **3.1. Une autre échelle spatiale d'analyse**

L'époque paraît lointaine où, lors des premières années du débat sur l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (DTA 06), ni l'existence la Principauté, ni d'ailleurs celle de l'Italie proche, n'étaient pris en considération dans la réflexion. Le GIR Maralpin pour sa part a dénoncé ce contresens auquel il a été remédié depuis par une prise en compte objective de la problématique transfrontalière et l'association de la Principauté aux réflexions sur les grands projets d'infrastructures (notamment la LGV-Paca).

Plus encore, comme l'a démontré l'enquête ménage réalisée en 1997-1998 [ADAM (1998)], comme l'a mentionné la DTA 06 mais l'ont mieux analysé les dossiers de débat public sur la LGV-Paca et le contournement routier de Nice, la Principauté constitue l'une des principales zones d'activité de l'aire azurée et un pôle de déplacements majeur. Cependant, du fait de la souveraineté de l'État monégasque, la prise en compte globale de son enclavement au sein de la conurbation azurée n'est pas assumée totalement, et moins encore son insertion.

À l'heure où, par décision du 25 février 2005, le ministre de l'Équipement et le secrétaire d'État à l'Aménagement du territoire ont déclaré la métropole Côte d'Azur comme bénéficiaire du concours financier de l'État pour élaborer son projet métropolitain, et où se mettent en place des dispositions institutionnelles pour appréhender, à plus grande échelle encore, le devenir territorial, il semble grand temps d'analyser au niveau convenable la problématique des transports et déplacements [Molinari (2006)].

Toute considération territoriale exclue, c'est à l'échelle de la conurbation que doit être examinée cette problématique et il est, depuis peu mais fermement, établi qu'il doit être mis fin à la politique du "tout automobile" qui a sévi plus qu'ailleurs dans le secteur azurée.

Les grandes remises en cause exprimées récemment avec force lors des débats publics sur la LGV-Paca et le Contournement routier de Nice<sup>6</sup> et retenues par ailleurs à l'échelle départementale dans le Contrat de plan départemental pour un développement durable des Alpes-Maritimes (2004-2009) et au niveau communautaire par la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA) dans son PDU, la même CANCA et la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) dans leur Charte pour l'environnement et le développement durable, "*visent un changement de culture de la mobilité*" et expriment tout à la fois leur intention :

- "*de procéder à une réduction progressive de besoin de stationnement sur le lieu de travail*"
- et "*de la compenser par la mise en place d'offres de transport alternatives*" [Canca Pdu (2006)].

#### **3.2. La stratégie monégasque est en-soi antinomique et contre-productive et, surtout, en contradiction avec les nouvelles orientations azuréennes**

---

<sup>6</sup> A ce sujet, le Conseil général des Alpes-Maritimes a fait connaître sous forme d'un communiqué pleine page dans la quotidien Nice-Matin [NM (25.02.2006)] son unanimité sur "*l'amélioration des fonctionnalités de l'autoroute actuelle (le refus du doublement)*" et "*le développement des transports en commun autour d'une vraie multimodalité*"

**(a) Le projet de tunnel descendant est en contradiction avec les analyses et intentions monégasques**

Dans l'enquête précitée [NM (18.10.2003)] José Badia, alors Conseiller du gouvernement monégasque pour les travaux publics et les affaires sociales, soulignait que "*Modérer l'accès en voiture est une obligation ; il va falloir sélectionner les voitures entrantes. Le but serait de retourner au trafic de 1985*" (sic). Quelques années plus tôt, en 1995, en réponse à un parlementaire monégasque réclamant de nouveaux parkings, ce même Conseiller du gouvernement répliquant de façon à la fois pertinente et novatrice "*Il est évident que l'on ne pourra pas, pendant des années encore, laisser pénétrer en Principauté un flux de véhicules de plus en plus important. Je crois donc qu'il faut faciliter le stationnement de la population de la Principauté. En ce qui concerne les personnes qui y travaillent, je suis a priori partagé. ...peut-être faudrait-il jouer davantage... pour que les transports en commun, à la fois ferroviaires et par autocars, soient, tout autour de Monaco, mieux utilisés.*" [J. Monaco (21.07.1995)]

**(b) Il est en contradiction avec les nouvelles orientations azuréennes**

À l'encontre de ces intentions, la réalisation du tunnel descendant ne peut avoir qu'un effet incitatif au recours à la voiture pour les déplacements pendulaires entre l'ouest azuréen et la Principauté, ne serait-ce que par les gains de temps résultant d'un accès plus direct en son cœur. Pour autant que les estimations sur les atténuations d'encombrement en périphérie soient fondées, le projet aurait des répercussions contre-productives sur la politique volontariste affichée de maîtrise des parcours automobiles en secteur azuréen, politique affirmée au plus haut niveau du département de l'État par les déclarations du ministre de l'aménagement du territoire et président du Conseil général des Alpes-Maritimes en clôture des deux débats publics précités [NM 25.02.2006].

On comprendrait difficilement en effet, qu'après les déclarations d'intention sur l'établissement d'une ligne nouvelle à grande vitesse devant libérer la ligne historique pour les besoins de dessert de l'agglomération et sur le refus de doublement de l'autoroute A8 à la traversée des Alpes-Maritimes, soit consenti un projet de renforcement de la desserte routière de Monaco à partir de cette même autoroute.

## **4. Remarques sur les caractéristiques du projet**

### **4.1. Les caractéristiques du tunnel ne satisfont pas aux normes et/ou recommandations communément admises**

**(a) Pente**

La pente retenue pour l'ouvrage est de 6 %, or, la Directive 2004/54/CE du parlement européen et du Conseil du 20 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels d'une longueur supérieure à 500 m du réseau routier transeuropéen, n'autorise pas des pentes supérieures à 5 % "*à moins qu'il ne soit pas possible de trouver d'autre solution du point de vue géographique*" [Annexe 1 § 2.2.2.; mesures de sécurité visées à l'article 3] et stipule (en note 25) "*les États membres devraient être encouragés à mettre en œuvre des niveaux de sécurité comparables pour les tunnels routiers situés sur leur territoire qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen et qui, par conséquent, ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive*".

**(b) Garage**

La même directive propose que "*la distance entre les garages ne doit pas dépasser 1000 m*" mais que "*si le tunnel présente une voie d'arrêt d'urgence, les garages ne sont pas indispensables*".

Le projet satisferait certes *a minima* à ces conditions. Sa sécurité n'en reste pas moins préoccupante, compte tenu de sa pente raide et de sa forte tortuosité (courbes et contre courbes de rayon *maximum* 200 m amoindrissant la visibilité) ; il apparaîtrait prudent cependant de prévoir au moins un garage échappatoire pour véhicule lourd en détresse afin d'assurer une sécurisation du carrefour de sortie.

#### **4.2. Sécurité d'exploitation - Liaison entre les 2 tunnels** [cf. Planche (page 9)]

Les caractéristiques précitées de l'ouvrage lui confèrent un caractère *particulièrement accidentogène* qui imposerait, au minimum, l'exclusion totale de la circulation poids lourds (PL), ce qui est loin d'être le cas, les restrictions relatives aux PL ne visant guère qu'à la fluidification du trafic urbain<sup>7</sup> [EP (2006), C.2.2. Conditions d'utilisation, p. 16].

On comprend pour le moins le souci des concepteurs de pourvoir l'ouvrage d'un *accès de secours* qui semble devoir être assuré par une liaison de l'ordre de 150 m entre les points approximativement médians de chacun des deux tunnels "montant" et "descendant". Cette liaison est représentée en plan [EP (2006) ; Plan général des travaux ; page 24] [cf. Planche page 11 du présent document] mais ne fait l'objet d'aucune description de ses caractéristiques (section, longueur, pente), de ses fonctions, ni de ses aménagements (dispositifs d'intervention, chambres abris, sas, etc.).

De surcroît, il y a lieu de s'étonner qu'une telle liaison entre un ouvrage transfrontalier (tunnel montant) et un autre prétendument monégasque (tunnel descendant) ne fasse pas l'objet d'un appendice à l'enquête publique et de clauses particulières de la convention entre les deux États.

#### **4.3. Tracé**

Outre les inconvénients mentionnés ci-avant, le tracé présente celui de déboucher en direction de Cap-d'Ail, à *contre-courant* de l'intense trafic littoral de l'ex RN98 (Basse corniche).

Ici encore, le dossier comporte une grave lacune en ne précisant pas la manière dont les conflits de trafic pourront être gérés par le carrefour "giratoire" à l'extrémité du boulevard Charles III en cours d'étude par la Direction des travaux publics de Monaco [EP (2006) ; page 3].

### **5. Remarques sur deux possibles incidences environnementales du projet**

Les présentes observations ne portent pas sur l'ensemble des aspects environnementaux du projet mais souhaitent appeler l'attention, de manière non limitative sur au moins deux points

#### **5.1. Hydrologie souterraine**

Du fait de la complexité géologique du massif sa perforation par une galerie peut faire craindre une perturbation des écoulements dont les exutoires se situent sur la frange littorale et certains sont captés (Larvotto).

#### **5.2. Pollution atmosphérique**

La ventilation forcée dans le sens descendant aura pour effet de rejeter au niveau de l'exutoire inférieur, c'est-à-dire à l'entrée de Cap d'Ail et au pied des Jardins exotiques de Monaco, sous

---

<sup>7</sup> "*Ces conditions réglementaires générales conduiront à limiter nettement la circulation des PL pendant l'heure de pointe du matin et pendant la période estivale de fréquentation touristique de la région*" [ibidem]

forme concentrée l'ensemble des gaz de combustion lesquels, en configuration d'origine, se dispersent tout au long des trajectoires à ciel ouvert.

Ce rabattement des rejets sur un des secteurs les plus pollués de la Principauté (Fontvieille) et de son voisinage cap-d'aillais ne peut être sans conséquence.

On remarquera également que le dossier n'accorde que peu d'attention à la pollution interne du tunnel dont le tracé singulier pourrait être à l'origine de phénomènes de résonance susceptibles de s'amplifier en cas d'incident.

Aucune attention non plus ne semble avoir été portée à l'incidence, sur la ventilation des deux ouvrages en régime permanent et en situation d'urgence, de la galerie de communication dont il est fait état en 4.2.

## **6. Données et documents manquants**

**Le dossier du projet est incomplet ; n'y figurent pas :**

- Une description précise des caractéristiques de la galerie de liaison située en tréfonds français
- Une description précise des mesures et dispositifs prévus pour l'exploitation et la sécurisation du tunnel [une requête en ce sens a été formulée par une délégation du GIR Maralpin le 17 juillet 2006 sur le registre de la Mairie de La Turbie]
- Tous les éléments d'information sur le projet de giratoire devant être implanté à la limite de Cap d'Ail et sur la validité des assertions relative à la gestion des flux en ce point ainsi qu'en amont

## **7. Conclusions**

### **7.1. Le dossier présente plusieurs vices de forme**

- (a) L'occupation de tréfonds en France ne peut être réglée par une convention mais relève d'un traité entre les deux États devant être tout au moins soumis aux Parlement français
- (b) La liaison entre le tunnel descendant (monégasque) et le tunnel montant (transfrontalier) n'a pas été mentionnée dans la convention bilatérale du 22 janvier 2004 régissant la réalisation du tunnel "montant"

### **7.2. Le projet de tunnel descendant ne peut être dissocié du tunnel montant déjà réalisé**

- (a) Cette liaison entre les deux tunnels figure cependant dans le dossier d'enquête publique lequel stipule en sa rubrique "Sécurité" [cf. E.6.4.7, p. 97] "*Au milieu du tunnel projeté, une galerie piétonne de liaison avec le tunnel montant existant sera prévue pour améliorer la sécurité de ces ouvrages*"
- (b) La sécurité des deux ouvrages étant ainsi associée, il en résulte que l'ensemble ainsi solidarisé ressortit conceptuellement et fonctionnellement à un ouvrage à deux tubes unidirectionnels

### **7.3. L'ouvrage en projet ne satisfait pas aux conditions de sécurité souhaitables**

- (a) Pour la partie française, le projet relève de la Circulaire interministérielle n° 2000-63 relative à la sécurité dans les tunnels [METL-MI/Circ. Tunnels (2000)]. Du fait des considérations 7.2.(a) & 7.2.(b), il relève, conjointement avec l'ouvrage déjà réalisé (tunnel montant) des dispositions de génie civil, des équipements de sécurité et des dispositions d'exploitation qui sont récapitulées en Tableau 1 page 59 de l'Instruction technique version du 31 juillet 2000.

- (b) On relève dans ce Tableau 1<sup>8</sup> (non reproduit ici) que, compte tenu de la longueur de chacun de ces tubes de longueur supérieure à 1000 m, doivent être notamment réalisés des garages ainsi que des communications entre tubes et même des emplacements de retournement

**7.4. Le projet est incompatible avec les orientations nationales, régionales et départementales françaises en matière de transports et déplacements [LOTI (2006)]<sup>9</sup>**

**7.5. Le projet déroge aux principes de souveraineté et prêterait le flanc à d'autres concessions**

L'État ne peut accorder son consentement à l'abandon de ses tréfonds pour satisfaire des besoins opposés à ses propres orientations

*Ces multiples considérations rendent non recevable en l'état le dossier soumis à enquête publique*

## **8. Recommandation**

Les questions relatives aux déplacements pendulaires entre la Principauté et le reste de la conurbation azurée ne doivent plus être traitées localement mais à l'échelle globale et relever d'un aménagement du territoire fondé sur la promotion et le développement des transports collectifs dont la colonne vertébrale est constituée par la ligne ferroviaire littorale desservant la Principauté en son cœur.

La République française et la Principauté se doivent de reconsidérer les termes de la Convention dans cette perspective afin de convenir des investissements nécessaires à l'optimisation et au développement de la desserte ferroviaire par la ligne actuelle et la future ligne à grande vitesse circumméditerranéenne devant également concourir à cette desserte.

---

## **Références**

### **ADAM (1998)**

Enquête sur les déplacements de ménages de la Côte d'Azur 1998  
Agence des déplacements des Alpes-Maritimes ; 1998 ; 40 pages

### **CRN (2005)**

Dossier de débat public sur le contournement routier de Nice  
Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes ; septembre 2005 ; 107 pages

---

<sup>8</sup> Tableau 1 : Tunnel urbain à deux tubes unidirectionnels de gabarit > 3,50 m (page 59/65)

<sup>9</sup> Afin d'intégrer la nécessité de réduire les consommations d'hydrocarbures dans le domaine du transport des voyageurs et lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde, en matière d'infrastructures pour ce type de transports, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires, tout en tenant compte des impératifs liés au développement économique et à l'aménagement du territoire [LOTI (2006) Titre 1 , chapitre 1, Art. 3.1]

**DTA 06 (2003)**

Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes  
Préfecture des Alpes-Maritimes ; décembre 2003 ; 145 pages, 4 planches hors texte

**EP (2006)**

Tunnel descendant de Monaco  
Dossier d'enquête publique

**J. Monaco (21.07.1995)**

Réponse de M. José Badia Conseiller du Gouvernement pour les Travaux publics et les Affaires sociales à M. Francis Palmaro  
Journal de Monaco (Bulletin officiel de la Principauté) ; vendredi 21 juillet 1995 ; page 1172

**LOTI (2006)**

Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, Loi d'orientation des transports intérieurs, version consolidée au 22 avril 2006

**MC/RF (2004)**

Convention du 22 janvier 2004 entre le gouvernement de Son altesse Sérénissime le Prince de Monaco et le Gouvernement de la République française relative à la réalisation d'un tunnel routier unidirectionnel dit "descendant" à Monaco ; 7 pages

**METL-MI/Circ. Tunnels (2000)**

Circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national  
Ministère de l'Intérieur – Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement ; NOR : EQUR 00 10 142 C ; 65 pages

**MOLINARI Jacques (2006)**

Repenser le territoire ...et le gouverner  
Argumentaire de l'intervention invitée du GIR Maralpin assorti de commentaires sur un débat ne répondant pas aux attentes  
Débat public Politique des transports en vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (VRAL) ; Réunion territoriale - Nice, 12 juillet 2006 ; <http://www.gir-maralpin.org>

**NM (18.10.2003)**

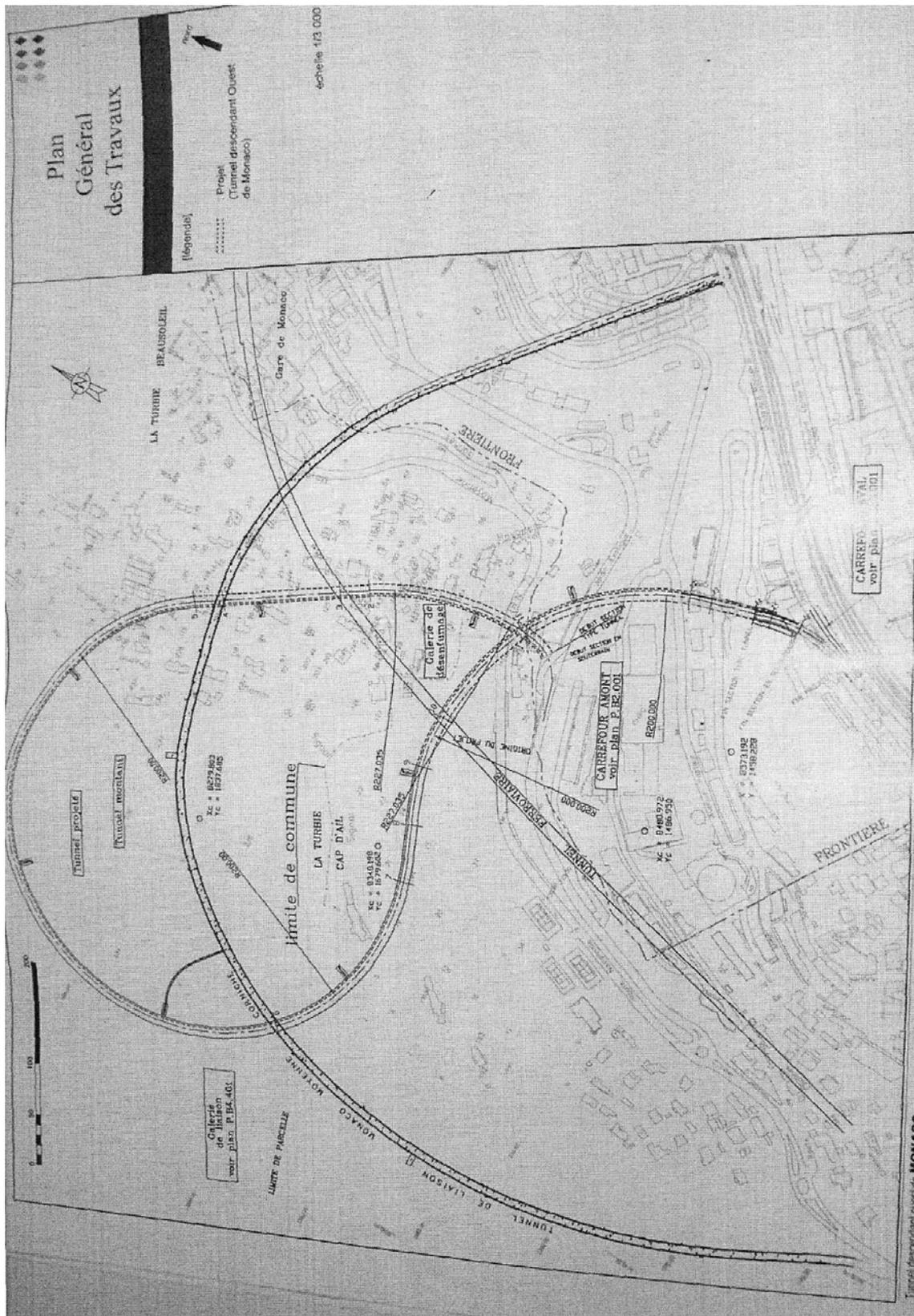
"Circulation : éviter le scénario catastrophe !", article de Gaëlle Arama  
Nice Matin – Samedi 18 octobre 2003 - Édition de Monaco - Infos régionales ; page 5

**NM (25.02.2006)**

Contournement routier de Nice - Le Conseil général fait le choix du consensus de la rapidité et du réalisme - Rendez-vous d'information du Conseil général  
Nice-Matin, 25 février 2006 - Communiqué pleine page (page 5)

**PDU CANCA (2006)**

Plan de déplacements urbains communautaire – Projet de PDU – Version provisoire du 3 avril 2006  
Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur ; CITEC Ingénieurs Conseils ; 125 pages



**Plan d'implantation des tunnels [EP (2006), page 24]**

Sur fond cartographique, on distingue le tracé de la frontière, l'enchevêtrement des 3 tunnels aux courbes croissantes : ferroviaire & routiers (montant et descendant) ainsi que la liaison entre ces deux derniers