

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 décembre 1978.

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 la ratification de l'Accord entre la République française et la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction d'un pont autoroutier sur le Rhin entre Ottmarsheim et Steinstadt, signé à Paris le 17 novembre 1977.

Par M. Louis JUNG,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Jacques Ménard, Emile Didier, Antoine Andrieux, Georges Repiquet, vice-présidents ; Jacques Genton, Serge Boucheny, Philippe Machefer, Francis Palmero, secrétaires ; Michel d'Aillières, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Raymond Bourguine, Louis Brives, Jacques Chaumont, Georges Constant, Gilbert Devèze, François Dubanchet, Jean Garcia, Lucien Gautier, Alfred Gérin, Marcel Henry, Louis Jung, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longequeue, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Jean Mercier, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Jean Périquier, Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Eugène Romaine, Marcel Rosette, Abel Sempé, Edouard Soldani, Jean-Louis Vigier, Emile Vivier, Albert Voilquin, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e législ.) : 155, 627 et in-8° 77.

Sénat : 80 (1978-1979).

Traité et Conventions. — Allemagne (République fédérale d') - Autoroutes - Rhin.

SOMMAIRE

Le présent projet de loi porte sur la ratification d'un Accord du 17 novembre 1977 entre la R.F.A. et la France relatif à la construction d'un pont autoroutier sur le Rhin entre Ottmarsheim et Steinstadt. Ce texte est parfaitement conforme aux usages en matière de construction d'ouvrages publics entre deux pays. La construction de ce pont revêt une importance économique non négligeable dont les effets positifs dépasseront largement le cadre géographique de la région de Mulhouse.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser, après l'Assemblée nationale qui l'a fait lors de sa séance du 15 novembre 1978, la ratification d'un Accord signé le 17 novembre 1977 entre la République fédérale d'Allemagne et la France. Cet accord porte sur la construction d'un pont autoroutier sur le Rhin, entre Ottmarsheim et Steinensadt. L'intérêt économique de cet Accord est loin d'être négligeable. Quant au contenu juridique détaillé de cet Accord, il s'apparente sans originalité particulière aux usages internationaux en matière de construction d'ouvrages publics entre deux Etats.

I. — L'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE DE L'ACCORD DU 17 NOVEMBRE 1977

Le pont, dont le présent Accord rend possible la réalisation, permettra le raccordement entre l'important axe régional autoroutier en cours de réalisation entre l'Alsace et la Bourgogne, l'autoroute A 36 Beaune-Mulhouse et l'une des épinés dorsales du réseau autoroutier allemand, l'autoroute fédérale A 5 Hambourg-Francfort-Bâle. L'intérêt de cette jonction est donc évident et cela tant pour l'économie régionale de la région de Mulhouse que pour l'économie européenne en général. Outre une amélioration notable du trafic régional entre les deux rives du Rhin, le pont d'Ottmarsheim permettra, en effet, le raccordement entre les réseaux d'autoroute de l'Europe du Nord et ceux de l'Europe du Sud.

Votre Rapporteur ajoutera que le fait que l'article 3 de l'Accord confie la réalisation de cet ouvrage à la France présente un intérêt supplémentaire non négligeable pour certains secteurs économiques de la région de Mulhouse.

II. — LE CONTENU DE L'ACCORD DU 17 NOVEMBRE 1977

L'Accord (art. 2) précise tout d'abord les *caractéristiques* du pont d'Ottmarsheim. Il s'agit d'un ouvrage important : trois travées, 250 mètres de long, deux chaussées de 13,50 mètres de large chacune. Le coût initial du projet a été estimé à 22,5 millions de francs.

L'article 3 édicte les règles relatives à l'*exécution des travaux de construction du pont qui seront confiés à la France*. L'ouvrage sera calculé et construit selon les normes et règlements français. Les appels d'offres concernant sa construction seront lancés conformément aux procédures communautaires en la matière (directive du 26 juillet 1971).

L'article 4 tranche le problème de la répartition du coût de construction et d'entretien de l'ouvrage, conformément aux principes fixés par l'Accord du 30 janvier 1953 relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande. La France et la République fédérale prendront chacune à leur charge la *moitié* des frais d'étude, de construction et d'entretien de l'ouvrage. Il est par ailleurs stipulé que dans la répartition des frais de réalisation et d'entretien du pont entre les deux Etats signataires, il sera tenu compte de la taxe à la valeur ajoutée française. Les sommes acquittées à ce titre par la République fédérale d'Allemagne donneront lieu au versement à celle-ci, par la France, d'une indemnité compensatoire d'un montant égal.

L'article 6 pose le principe selon lequel la *France assurera le préfinancement* de l'ouvrage. Ce principe apparaît comme la contrepartie logique du fait que l'exécution des travaux soit confiée à la France. Il est à noter que le financement de la part française sera assuré dans le cadre de l'enveloppe des autorisations de programme concernant la partie est de l'autoroute A 36 par les crédits du Fonds spécial d'investissement routier.

L'article 7, qui est inspiré par les mêmes considérations que l'article 6, édicte que *l'entretien de l'ouvrage est assuré par la France pendant une période de dix ans*. A l'expiration de cette période, la partie de l'ouvrage située en territoire allemand sera remise à l'administration de la République fédérale.

Les articles 5, 8 et 9 traitent des responsabilités propres de chaque Etat dans la *libération des terrains* nécessaires à la construction du pont (a5), des *facilités de franchissement* de la frontière accordées aux personnels chargés de la construction et de l'entre-

tien du pont (a8) et des *dispositions fiscales et douanières qui régissent le chantier et l'ouvrage* (a9).

L'article 10 prévoit la constitution d'une *Commission mixte franco-allemande* qui sera notamment chargée de déterminer les travaux à mettre en œuvre, de procéder à la réception de l'ouvrage et d'arrêter le montant des travaux et de coordonner les mesures d'entretien.

L'Accord est complété par deux annexes qui traitent du régime fiscal appliqué aux personnels et aux entreprises chargées de la réalisation et de l'entretien de l'ouvrage ainsi que de la procédure d'arbitrage en cas de différend, qui est prévue par l'Accord.



Les travaux de réalisation du pont sont déjà bien avancés et on peut estimer que l'ouvrage sera livré dans le courant du premier semestre 1980. On ne peut que se féliciter de la mise en œuvre rapide de l'Accord du 17 novembre 1977 mais on peut s'interroger sur le sens de la ratification de cet Accord par le Parlement qui intervient après que les travaux ont été commencés. Sous le bénéfice de cette remarque, votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées qui a examiné le texte qui nous est soumis, lors de sa séance du 14 décembre 1978, ne peut que vous demander d'en autoriser l'approbation.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée nationale.)

Article unique.

Est autorisée la ratification de l'Accord entre la République française et la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction d'un pont autoroutier sur le Rhin entre Ottmarsheim et Steinstadt, ensemble deux annexes, signé à Paris le 17 novembre 1977, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le document annexé au n° 80 (1978-1979).