

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 mai 1965.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement des autoroutes entre Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) et Bardonnex (Genève) (ensemble une annexe),

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. LAURENT FABIUS,

Premier Ministre,

PAR M. ROLAND DUMAS,

Ministre des Relations extérieures.

(Renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'opération consistant à relier à la hauteur de Saint-Julien-en-Genevois l'autoroute française A. 40 Châtillon-de-Michaille—Annamasse—Chamonix (tunnel du Mont-Blanc), actuellement en service, à la future voie à caractéristique autoroutière contournant Genève présente un intérêt multiple.

Elle permettra, en premier lieu, le désencombrement de la voirie locale de Saint-Julien-en-Genevois dont la chaussée est engorgée par les poids lourds. Elle facilitera également le désenclavement routier de Genève vers le Nord-Ouest, l'Ouest et le Sud. En particulier, lorsque l'autoroute Mâcon—Châtillon-de-Michaille sera terminée, le « verrou » du Jura sera éliminé et la continuité autoroutière Genève—Paris via Mâcon assurée.

Sur le plan européen, enfin, lorsque le contournement autoroutier de Genève sera terminé, la continuité autoroutière sera assurée plus directement via Genève entre, d'une part, les péninsules italiennes et ibériques et, d'autre part, les réseaux suisse et allemand.

Compte tenu de son intérêt, cette opération qui est concédée à la société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc (S.T.B.M.), figure dans la deuxième loi de Plan sur la liste des opérations susceptibles d'être engagées au 9^e Plan.

Le raccordement comprendra en section courante deux chaussées de deux voies chacune (une troisième voie étant réalisée dans le sens montant en deuxième phase). De plus, les contraintes géographiques et la densité de l'habitat ont amené les responsables des deux pays à le concevoir au-dessus d'une zone de carrière et à un emplacement où le tracé de la frontière est particulièrement sinueux.

Aussi la construction d'un viaduc est-elle nécessaire. Compte tenu de l'accès à la plate-forme douanière dans un sens et de la troisième voie susvisée dans l'autre sens, ce viaduc comporte deux chaussées de trois voies. Pour des raisons de commodités et de fiabilités évidentes, l'ouvrage devra être construit et entretenu par un seul pays. Dans ces conditions, trois conventions internationales doivent être conclues.

La première est relative à la construction et à l'entretien du viaduc qui, pour les deux tiers, est implanté sur le territoire suisse. Des négociations à cet effet ont été engagées en 1983. Elles ont conduit à la signature à Paris le 27 septembre 1984 d'un accord entre la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement des autoroutes entre Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) et Bardonnex (Genève).

Les deux autres conventions régleront les modalités de l'échange de territoire afin que l'ouvrage se situe en totalité sur le sol français et les modalités de construction, d'entretien et d'exploitation des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés.

*
*
*

L'article 1^{er} de l'accord qui vous est soumis exprime l'engagement politique des deux Etats de réaliser l'ouvrage et arrête ses caractéristiques : un pont autoroutier d'une longueur de 377 mètres environ, comprenant deux chaussées de trois voies chacune.

L'article 2 règle les modalités de construction de l'ouvrage. Le Gouvernement français est chargé de sa réalisation.

Il se charge également de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage (art. 3).

L'article 4 répartit les frais à proportion de 37 p. 100 pour la partie française et de 63 p. 100 pour la partie suisse. Les règlements de la Confédération s'effectueront en francs suisses. En outre la partie suisse contribue par avance et dans les mêmes proportions aux dépenses d'exploitation, d'entretien, de grosses réparations et à la reconstruction éventuelle de l'ouvrage, la valeur capitalisée de ces dépenses étant fixée forfaitairement à 61 p. 100 du coût de réalisation de l'ouvrage.

L'article 5 prévoit la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés.

Par rapport à des accords similaires conclus antérieurement, les conditions d'accès au chantier (art. 8) ont été rendues plus sévères pour répondre aux soucis des deux Etats d'éviter le passage de la frontière par des personnes en situation irrégulière à travers le chantier.

Des dispositions particulières, au cas où l'échange de territoires ne serait pas intervenu lors de la mise en service du viaduc, sont prévues en matière d'application des lois (art. 10).

Les autres dispositions de cet accord, régime douanier (art. 6) et fiscal (art. 7), commission mixte (art. 11), règlement des différends (art. 12), sont similaires à celles retenues dans des accords précédents du même type.

*
* *

Il convient de noter que l'estimation du coût de l'ouvrage dans les conditions économiques en vigueur en 1983 s'élève à 65 millions de francs, le coût total du raccordement des réseaux autoroutiers suisse et français s'élevant à 154 millions de francs (en valeur février 1983).

D'autre part, un avenant à la concession passée entre l'Etat français et la S.T.B.M. pour la réalisation de l'autoroute A. 40 définira les rapports entre l'Etat et cette société pour la construction et l'exploitation de cette liaison qui figure dès à présent parmi les sections d'autoroutes concédées à cette société.

Afin que la mise en service de l'ensemble coïncide avec le raccordement, côté suisse, du viaduc au contournement autoroutier de Genève, les travaux devraient commencer avant la fin du 9^e Plan.

Telles sont les principales dispositions de cet accord qui vous est soumis en application de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Relations extérieures,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement des autoroutes entre Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) et Bardonnex (Genève) (ensemble une annexe), délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Relations extérieures qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement des autoroutes entre Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) et Bardonnex (Genève) (ensemble une annexe), signé à Paris le 27 septembre 1984 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 22 mai 1985.

Signé : LAURENT FABIUS.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Relations extérieures,

Signé : ROLAND DUMAS.

ANNEXE

ACCORD
entre le Gouvernement de la République française
et le Conseil fédéral suisse
relatif au raccordement des autoroutes
entre Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) et Bardonnex (Genève).

Le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse,

désireux d'améliorer les liaisons autoroutières entre la France et la Suisse, sont convenus de conclure l'Accord suivant :

Article 1^{er}.

Objet de l'Accord.

1. L'autoroute française A 40 et la route nationale suisse N 1a sont raccordées près de Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) et Bardonnex (Genève) par la section nord de l'autoroute française A 401.

2. Sont construits à cet effet :

a) Sur territoires français et suisse, un pont autoroutier dénommé ci-après « l'ouvrage principal » d'une longueur de 377 m environ, comprenant deux chaussées de trois voies chacune. Il franchit la dépression, actuellement sur territoire suisse, ainsi que les voies de chemin de fer S.N.C.F., la route nationale française 206 et la voie communale n° 7 de Lathoy à Saint-Julien-en-Genevois, sur territoire français, pour se raccorder à l'autoroute A 40 ;

b) Sur territoires français et suisse, les bâtiments, emplacements et installations servant à l'accomplissement des formalités de contrôle de frontières. Ces installations font l'objet d'accords séparés.

3. Le premier franchissement de la frontière par l'autoroute en provenance de Suisse se fait au point A défini par ses coordonnées dans les systèmes français : $X_F = 890\,283,99$; $Y_F = 134\,527,83$; $H_F = 460,008$ et suisse : $X_{CH} = 111\,664,532$; $Y_{CH} = 496\,237,043$; $H_{CH} = 459,960$. Au point A, le tracé en plan de l'axe de l'autoroute est un arc de cercle dont le centre M a les coordonnées suivantes : $X_F = 891\,061,69$; $Y_F = 134\,510,47$ dans le système français, et $X_{CH} = 111\,595,238$; $Y_{CH} = 497\,034,037$ dans le système suisse. En ce même point A, le profil en long comporte une rampe d'environ 1,5 p. 100 en direction de la France.

4. Le plan d'ensemble donnant un aperçu du raccordement prévu est joint en annexe au présent Accord.

5. L'échange de territoires ayant pour objet de situer l'ouvrage principal en totalité sur le territoire français est réglé par un Accord séparé.

Article 2.

Construction de l'ouvrage principal.

1. Le Gouvernement de la République française se charge de la construction de l'ouvrage principal selon les réglementations et prescriptions françaises applicables à la réalisation de travaux publics de cette nature. Il assume, vis-à-vis du Conseil fédéral suisse, la responsabilité du maître d'ouvrage. Il se charge en particulier, des études, de l'appel d'offres, de l'adjudication, de la construction, de la surveillance et de la réception des travaux.

2. Les concepteurs et entrepreneurs suisses ont le droit de soumissionner pour l'ensemble des travaux. La liste des candidats aux appels d'offres, le refus des offres non conformes et le choix des titulaires des marchés sont arrêtés en accord avec la commission visée à l'article 11.

3. Le calendrier de réalisation de l'ouvrage principal est arrêté d'un commun accord entre les Parties contractantes, compte tenu de leurs programmes nationaux autoroutiers.

Article 3.

Exploitation et entretien de l'ouvrage principal.

1. La Partie française se charge de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage principal, y compris le nettoyage et le service d'hiver, des grosses réparations et de la reconstruction éventuelle.

2. Cette obligation prend effet dès la date de réception de l'ouvrage principal, même si celle-ci est antérieure à l'échange de territoires visé au paragraphe 5 de l'article premier.

Article 4.

Financement de l'ouvrage principal.

1. Les coûts d'acquisition du terrain et des droits nécessaires à la construction de l'ouvrage principal sont supportés par les Parties contractantes pour les tronçons situés sur leur territoire respectif avant rectification de frontière. Les terrains situés sur le territoire suisse nécessaires à la construction de l'ouvrage et aux installations du chantier sont mis gratuitement, libres de toute occupation, charge ou servitude, à la disposition de la Partie française. L'assiette de l'ouvrage, élargie sur les deux côtés longitudinaux par une bande de terrain de six mètres de large, est cédée gratuitement en toute propriété, libre de charge et servitude, à la Partie française, lors de l'échange de territoires.

2. Le coût de réalisation global de l'ouvrage principal est réparti à raison de 37 p. 100 pour la Partie française et de 63 p. 100 pour la Partie suisse.

Il comprend :

a) Les frais de construction qui sont estimés sur la base des soumissions des entreprises retenues et qui équivalent au montant total desdites soumissions, toutes taxes comprises, majoré de 15 p. 100 pour aléas et imprévus. Les montants des soumissions pris en compte sont fixés en francs français et actualisés à la date de notification du marché principal de construction de l'ouvrage selon la formule figurant à ce marché, c'est-à-dire, suivant la nature de l'ouvrage, sur la base des variations des index français « T. P. 02 » ou « T. P. 13 » avec une partie fixe de 17,5 p. 100 ;

b) Les frais d'étude et de contrôle d'exécution qui représentent forfaitairement 10 p. 100 des frais de construction tels qu'ils sont calculés à l'alinéa a) ci-dessus. La participation de la Partie suisse est versée à la Partie française en deux versements :

— le premier, égal à la moitié du coût de réalisation global de l'ouvrage principal évalué comme indiqué ci-dessus, est versé dans les trois mois suivant la notification du marché principal ;

— le deuxième est versé un an après la date de notification du marché principal, sous réserve de l'avancement normal des travaux. Il est égal à la moitié du coût de réalisation global révisé à la date de versement par application de la formule de révision des prix du marché principal mentionnée ci-dessus.

3. Les frais relatifs à l'exploitation et à l'entretien, y compris le nettoyage et le service d'hiver, aux grosses réparations et à la reconstruction éventuelle de l'ouvrage principal sont capitalisés et répartis forfaitairement selon la clé mentionnée au paragraphe 2 ci-dessus. Les Parties contractantes conviennent de fixer forfaitairement le capital correspondant à 61 p. 100 du coût de réalisation global de l'ouvrage principal. La participation de la Partie suisse est versée dans les trois mois suivant la date de réception des travaux ; elle est révisée à la date du versement dans les mêmes conditions que le deuxième versement mentionné au paragraphe 2 ci-dessus.

4. Chacun des trois versements mentionnés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus fait l'objet d'un acompte calculé sur la base des derniers index connus à la date de versement fixée et d'un versement complémentaire après publication des index normalement applicables.

5. Les paiements à la charge de la Partie suisse s'effectuent en francs suisses au cours du change du jour de versement.

Article 5.

Contrôles de frontière.

Des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont créés à la frontière selon des conditions à fixer dans le cadre de la Convention du 28 septembre 1960 entre la France et la Suisse relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route.

Article 6.

Impôts indirects.

1. Chacune des Parties contractantes admet temporairement en suspension des droits et taxes applicables à l'importation, les matériels, outillages et leurs pièces de rechange en provenance du territoire de l'autre Partie, pour autant qu'ils sont nécessaires aux travaux de construction ou d'entretien et à l'exploitation des ouvrages visés à l'article premier.

2. Les administrations douanières et fiscales compétentes de chaque Partie se concertent et se prêtent toute l'assistance nécessaire pour l'application du présent Accord.

Article 7.

Impôts directs.

1. Par dérogation aux dispositions des articles 5 et 7 de la Convention entre la République française et la Confédération suisse en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune du 9 septembre 1966, modifiée par l'Avenant

du 3 décembre 1969, la partie du chantier de construction établie par un entrepreneur résident de l'un des deux Etats qui est située sur le territoire de l'autre n'est pas considérée comme un établissement stable au sens de ladite Convention.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également à la taxe professionnelle.

3. En outre, nonobstant les dispositions de l'article 17 de la Convention visée au paragraphe 1, les salaires versés aux personnes travaillant sur les chantiers ne sont imposables que dans l'Etat dont le bénéficiaire est résident au sens de l'article 1 de ladite Convention.

4. Les difficultés auxquelles l'application des paragraphes 1 et 3 du présent article pourraient donner lieu sont résolues dans le cadre de la Convention visée au paragraphe 1.

5. Dans le cas où ladite Convention viendrait à être modifiée ou remplacée par une nouvelle Convention, la référence à cette Convention est considérée comme se rapportant à la Convention modifiée ou à la nouvelle Convention.

Article 8.

Accès au site de la construction.

1. Les agents des parties contractantes et les autres personnes participant à la construction de l'ouvrage principal peuvent, pour l'accomplissement de leurs tâches, traverser à tout moment la frontière et séjourner sur toutes les parties du chantier. Toutefois, les agents des services des douanes et de police ne peuvent exercer leurs fonctions que sur le territoire de l'Etat dont ils dépendent.

2. Les ressortissants des Parties contractantes doivent être porteurs d'une pièce d'identité officielle munie d'une photographie. Les ressortissants d'Etats tiers doivent être, en outre, porteurs d'autorisation de séjour ou d'un document équivalent délivré par les autorités de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

3. Les personnes visées au paragraphe 1 doivent, en outre, être porteuses d'une carte de service ou d'une attestation de l'entreprise qui les emploie prouvant qu'elles participent aux travaux.

4. Les Parties contractantes reprennent en charge, sans formalités, à tout moment, les personnes qui ont pénétré sur le territoire de l'autre Etat en violation du présent Accord.

5. Ces dispositions ne font pas obstacle à l'application des décisions individuelles prises par l'une ou l'autre des Parties à l'encontre des personnes interdites d'entrée ou de séjour.

Article 9.

Télécommunications.

Chaque Partie contractante autorise l'installation, sur les chantiers, d'équipements de télécommunications raccordés au réseau public de l'autre Partie.

Article 10.

Dispositions particulières.

Au cas où l'échange de territoires prévu à l'article premier, paragraphe 5, ne serait pas intervenu lors de la mise en service de l'ouvrage principal, les dispositions ci-après sont applicables :

1. La partie de l'ouvrage principal située en territoire suisse en restera partie intégrante jusqu'à l'échange de territoires ;

2. Toutefois, les lois et règlements français relatifs à la circulation routière, y compris la responsabilité civile, à l'entrée, à la sortie et au transit des personnes, des marchandises et des capitaux, sont applicables aux personnes, véhicules, bagages, marchandises et capitaux se trouvant sur la partie de l'ouvrage principal visée au paragraphe 1 ci-dessus. Les fonctionnaires et agents français y appliquent les lois et règlements précités. Ils peuvent constater toutes infractions et y donner les suites prévues par ces lois et règlements ;

3. Pour l'application des dispositions du paragraphe 2, la partie de l'ouvrage principal située en territoire suisse est rattachée à la commune de Saint-Julien-en-Genevois ;

4. Pour l'exercice des poursuites et de la répression, les juridictions françaises compétentes sont celles qui auraient eu à connaître des infractions si elles avaient été commises sur le territoire de la commune de Saint-Julien-en-Genevois. Toutefois, en ce qui concerne les faits considérés comme infractions tant par le droit pénal suisse que par le droit pénal français, la compétence des juridictions suisses est expressément réservée ;

5. Les dispositions du présent article s'appliquent à titre provisoire. Elles peuvent être révoquées à tout moment par le Conseil fédéral Suisse, moyennant un préavis de trois mois.

Article 11.

Commission mixte.

1. Les Parties contractantes constituent une Commission mixte qui a pour mission :

a) De débattre de toute question résultant de l'application du présent Accord et de ses modalités d'application ;

b) De formuler des recommandations à l'attention des deux Gouvernements, notamment en ce qui concerne d'éventuelles modifications du présent Accord ;

c) De recommander aux autorités compétentes toutes mesures adéquates afin de pallier les difficultés survenant à l'occasion de la mise en œuvre du présent Accord ;

d) De se prononcer, en application de l'article 2, paragraphe 2, sur la liste des candidats aux appels d'offres, le refus des offres non conformes et le choix des titulaires des marchés.

2. La Commission est composée de cinq membres français et de cinq membres suisses qui peuvent se faire accompagner d'experts. Le Gouvernement de chaque Partie contractante désigne un membre de sa délégation pour la présider. Chaque président de délégation peut, par requête adressée au président de l'autre délégation, convoquer la commission qui doit se réunir au plus tard dans un délai d'un mois après réception de la requête.

Article 12.

Arbitrage.

1. S'il ne peut être réglé autrement, tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord est soumis à l'arbitrage, à la requête d'une Partie contractante.

2. Le tribunal arbitral est composé, dans chaque cas, de trois arbitres. Chaque Partie contractante nomme un arbitre et les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le ressortissant d'un troisième Etat comme tiers-arbitre président. Les arbitres sont nommés dans un délai de deux mois, le président dans un délai de trois mois, après qu'une Partie contractante ait communiqué à l'autre qu'elle entendait soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais mentionnés au paragraphe 2 ne sont pas respectés et à défaut d'un autre arrangement, chaque Partie contractante peut inviter le président de la Cour européenne des droits de l'homme à procéder aux désignations requises. Si le président possède la nationalité française ou la nationalité suisse, ou se trouve empêché pour une autre raison, le vice-président doit procéder à la désignation. Si le vice-président possède également la nationalité française ou suisse, ou se trouve lui aussi empêché, le membre suivant dans la hiérarchie de la Cour ne possédant ni la nationalité française ni la nationalité suisse procède à la désignation.

4. Le tribunal arbitral décide selon les règles du droit international et en particulier du présent Accord. Il règle lui-même sa procédure.

5. Les décisions du tribunal arbitral, tant sur la procédure que sur le fond, sont prises à la majorité des voix de ses membres. L'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les Parties contractantes n'empêche pas le tribunal de statuer.

6. Les décisions du tribunal ont force obligatoire. Chaque Partie supporte les frais de l'arbitre qu'elle a désigné et les frais occasionnés par sa représentation dans la procédure devant le tribunal. Les frais du tiers-arbitre président et les autres frais sont supportés à parts égales par les Parties contractantes.

7. Si le tribunal arbitral le demande, les tribunaux des Parties contractantes lui accordent l'entraide judiciaire nécessaire pour procéder aux citations et aux auditions de témoins et d'experts, conformément aux accords en vigueur entre les deux Parties contractantes sur l'entraide judiciaire en matière civile et commerciale.

Article 13.

Durée de l'Accord.

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

Article 14.

Approbation, entrée en vigueur.

1. Le présent Accord sera approuvé ; les instruments d'approbation seront échangés aussitôt que possible à Berne.

2. Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant l'échange des instruments d'approbation.

Fait à Paris, le 27 septembre 1984 en deux exemplaires en langue française.

Pour le Gouvernement
de la
République française :
GEORGES-MARIE CHENU.

Pour le
Conseil fédéral suisse :
FRANÇOIS DE ZIEGLER.

① ECHANGEUR DE ST JULIEN

N 201

BELLEGARDE

AUTOROUTE A40

OUVRAGE P

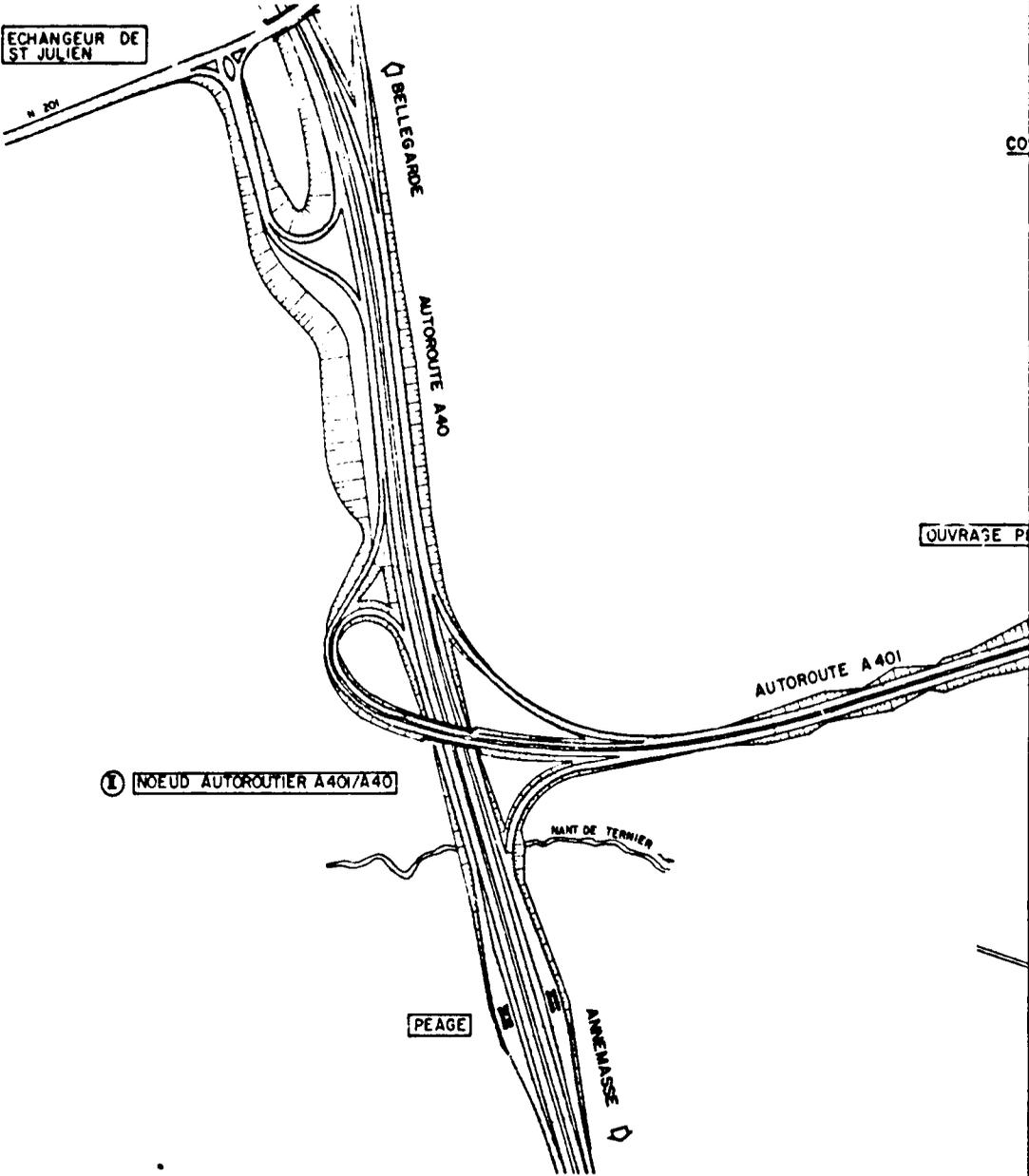
AUTOROUTE A401

② NOEUD AUTOROUTIER A401/A40

MANT DE TERRIER

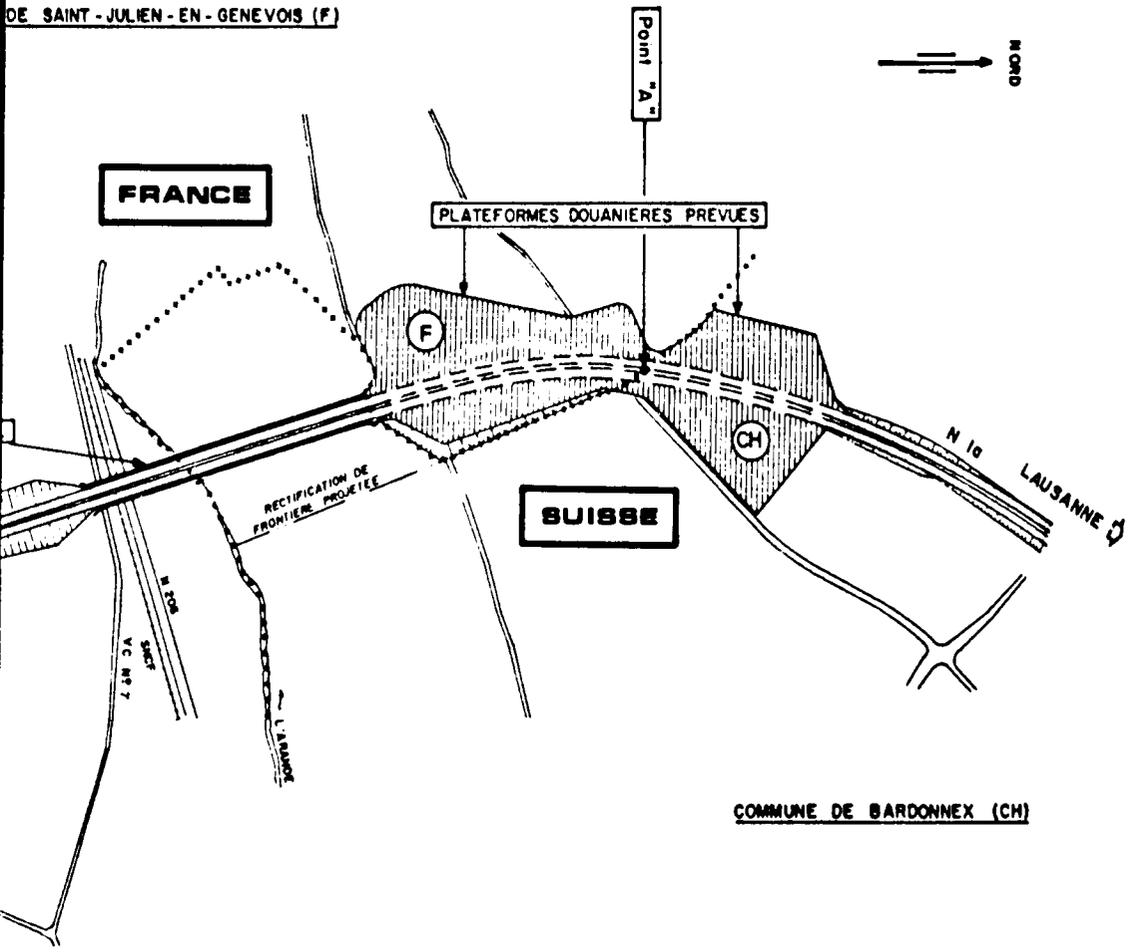
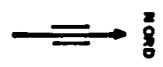
PEAGE

ARENHASE



ECHELLE: 0 25 50 100 150 200m

DE SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS (F)



SUISSE

FRANCE

COMMUNE DE BARDONNEX (CH)

