

N° 217

# SÉNAT

2<sup>e</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 juin 1962.

## PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de la Convention entre les Gouvernements de la République française et de l'Etat espagnol concernant la construction du nouveau pont international Hendaye—Irun,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,

Premier Ministre,

PAR M. MAURICE COUVE DE MURVILLE,

Ministre des Affaires étrangères.

---

(Renvoyé à la Commission des Affaires économiques et du Plan.)

### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La construction d'un nouveau pont international sur la Bidassoa entre Hendaye et Irun s'impose, d'une part, en raison du mauvais état de l'ouvrage actuel, d'autre part, en raison de l'accroissement du trafic routier entre la France et l'Espagne.

Les poutres métalliques principales du pont actuel sont rongées par la rouille ; son platelage, formé de voutains en briques, donne en plusieurs points des signes de faiblesse. De sommaires réparations ont pu seulement être effectuées.

La largeur de la chaussée portée récemment à 8,40 mètres, la limitation de charge à 16 tonnes sont également des caractéristiques insuffisantes pour assurer l'écoulement normal du trafic empruntant cet ouvrage. En 1960, 802.000 véhicules ont franchi le poste frontière d'Hendaye et, dans les dix premiers mois de 1961, 615.900 véhicules, dont 24.500 poids lourds. La pointe journalière a atteint 4.500 véhicules durant l'été 1961. Les véhicules lourds d'un poids total supérieur à 16 tonnes doivent, pour franchir la frontière, faire un grand détour par le poste de Dancharia.

Le pont international de Behobie-Behobia, situé à proximité du pont d'Irun—Hendaye, en amont sur la Bidassoa, assure un trafic inférieur à celui du pont d'Hendaye—Irun. Mais aucun véhicule de transport de marchandises ne peut l'emprunter car son ossature métallique est également en très mauvais état et sa chaussée est très étroite.

Pour remédier à une situation préjudiciable aux intérêts économiques et touristiques de la France et de l'Espagne, la Conférence des Pyrénées, réunie à Paris en novembre 1955, avait estimé nécessaire la construction d'un nouvel ouvrage sur la Bidassoa.

Depuis cette époque, de nombreuses conversations eurent lieu sur le plan local entre les services des travaux publics, de police et de douane des deux pays pour déterminer les caractéristiques du nouvel ouvrage et notamment son emplacement pour que de vastes installations de douane et de police puissent être aménagées permettant le franchissement rapide de la frontière.

La Conférence des Pyrénées, réunie à Madrid en juin 1957, a estimé préférable d'entreprendre en premier lieu la reconstruction du pont Hendaye—Irun pour concentrer les opérations douanières relatives au transport par route et par fer et pour satisfaire les touristes qui empruntent de préférence la route de la corniche basque.

La Conférence des Pyrénées, réunie à Paris en décembre 1958, avait par sa sous-commission des routes transpyrénéennes pris acte d'un accord intervenu à Madrid quelques semaines aupa-

ravant entre représentants des Ministères des Affaires étrangères des Travaux publics, des Finances et de l'Intérieur des deux pays concernant les grandes lignes d'un projet de convention relatif au nouveau pont.

Enfin, un projet de convention fut présenté par la délégation française lors de la dernière session de la Conférence des Pyrénées à Madrid en mars 1962. Ce document, qui n'a pas fait l'objet de remarques fondamentales de la part de la délégation espagnole, a été signé par les représentants des deux gouvernements à Madrid le 30 mars 1962.

Cette Convention définit les caractéristiques de l'ouvrage qui sera construit légèrement en amont du pont actuel pour permettre l'implantation en Espagne d'un bureau commun de douane et de police franco-espagnol ; elle précise la prise en charge par chaque gouvernement de la moitié des frais de construction de l'ouvrage proprement dit. Elle institue une commission technique mixte pour préparer le concours sur la base d'un devis-programme déjà approuvé par les Ministres des Travaux publics français et espagnol, pour proposer aux ministres le choix d'une solution et d'un entrepreneur, enfin pour surveiller les travaux et régler les dépenses. Certaines exonérations fiscales généralement admises pour les travaux faisant l'objet de conventions internationales sont également prévues.

Les crédits pour la construction du pont ont été inscrits au troisième programme du Fonds routier pour la période 1962-1965. Ces crédits comprennent 1.700.000 NF représentant la moitié du coût de l'ouvrage proprement dit, 1.450.000 NF pour l'aménagement des accès en territoire français et 1.700.000 NF pour l'élargissement du chemin départemental n° 258 reliant la route nationale n° 10 à la route nationale n° 10-c. Tant que le pont de Behobie-Behobia n'aura pas été reconstruit, les camions qui circulent presque exclusivement sur la route nationale n° 10 devront emprunter ce chemin départemental pour rejoindre le nouveau pont d'Hendaye.

La Convention entre les Gouvernements de la République française et de l'Etat espagnol concernant la construction du nouveau pont international Hendaye—Irun, qui est parfaitement conforme aux intérêts français, peut être approuvée par le Parlement.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des ministres, après avis du Conseil d'Etat (Commission permanente), sera présenté au Sénat par le Ministre des Affaires étrangères, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention entre les Gouvernements de la République française et de l'Etat espagnol concernant la construction du nouveau pont international Hendaye-Irun signée à Madrid le 30 mars 1962 dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 8 juin 1962.

*Signé* : GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier ministre :

Le Ministre des Affaires étrangères,

*Signé* : Maurice COUVE DE MURVILLE.

## ANNEXE

### CONVENTION

#### ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE ET DE L'ETAT ESPAGNOL CONCERNANT LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU PONT INTERNATIONAL HENDAYE—IRUN

Le Gouvernement de la République française, d'une part, le Gouvernement de l'Etat espagnol, d'autre part, désireux d'améliorer les relations routières entre la France et l'Espagne, considérant la résolution adoptée par la Conférence internationale des Pyrénées lors de sa session, à Paris, le 9 décembre 1958, sont convenus de ce qui suit :

#### Article premier.

Un nouveau pont international sera construit sur la Bidassoa entre Hendaye et Irun.

#### Article 2.

Les caractéristiques techniques de l'ouvrage à construire en application de l'article premier de la présente convention seront les suivantes :

a) *Tracé en plan.* L'axe sera, en principe, parallèle à celui du pont actuel et se trouvera à 74,50 mètres en amont de celui-ci.

Cet axe sera déterminé par deux bornes situées de part et d'autre de la limite frontalière et à 70 mètres de celle-ci.

La partie de l'ouvrage comprise entre ces deux bornes constituera le nouveau pont international d'Hendaye—Irun.

b) *Profil en travers.* La largeur totale sera de 22 mètres se décomposant ainsi :

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Trottoir .....           | 3,50 mètres. |
| Chaussée .....           | 7,00 —       |
| Terre-plein central..... | 1,00 —       |
| Chaussée .....           | 7,00 —       |
| Trottoir .....           | 3,50 —       |

La hauteur dégagée au-dessus de toute la largeur de l'ouvrage sera au minimum de 4,75 mètres.

c) *Cote dans l'axe du pont.* La cote en altitude au point de croisement de la frontière avec l'axe du pont sera identique à celle du pont actuel.

d) *Débouché.* La section du débouché superficiel sera égale ou supérieure à celle du pont actuel.

e) *Appuis.* Les axes des piles coïncideront avec ceux des piles actuelles, mais le nombre des piles pourra être réduit. L'alignement du parement des culées sera celui du pont actuel.

f) *Surcharge et règlements techniques.* Le pont sera calculé pour satisfaire aux normes de surcharges suivantes :

- surcharges civiles françaises ;
- surcharges militaires françaises (4<sup>e</sup> classe) ;
- convois-types espagnols n<sup>os</sup> 3 et 4 (instruction approuvée par l'arrêté du 17 juillet 1956 du Ministre des Travaux publics espagnol).

Les règlements techniques seront les règlements les plus sévères en vigueur dans chacun des deux pays.

g) *Fondations*. Les conditions auxquelles devront satisfaire les fondations de l'ouvrage seront arrêtées par la commission technique prévue à l'article 4 de la présente convention.

La commission technique prévue à l'article 4 de la présente convention précitera et complétera les caractéristiques et les conditions d'exécution de l'ouvrage.

#### Article 3.

Chacun des deux gouvernements contractants prendra à sa charge dans les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention la moitié des dépenses se rapportant à la construction du pont proprement dit dont le coût sera évalué en francs et en pesetas.

Le rapport entre ces deux évaluations sera définitivement déterminé par le taux de change en vigueur à la date de signature du marché conformément à l'article 8 de la présente convention.

Chaque gouvernement prendra à sa charge les accès au pont existant sur son propre territoire.

#### Article 4.

Une commission technique franco-espagnole sera constituée.

Les deux délégations seront composées d'un nombre égal de délégués. Chaque délégation sera présidée par l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la circonscription duquel sera construit le nouveau pont.

La commission sera présidée alternativement tous les six mois par le chef de chaque délégation.

Les décisions de la commission seront prises d'un commun accord.

#### Article 5.

La conception et l'exécution de l'ouvrage feront l'objet d'un concours ouvert entre entreprises ou groupements d'entreprises françaises ou espagnoles ou franco-espagnoles.

L'attributaire des travaux ci-après dénommé l'entrepreneur sera soit une entreprise, soit un groupement d'entreprises doté d'un mandataire unique et ayant fait élection de domicile dans l'un ou l'autre des Etats des gouvernements contractants.

#### Article 6.

La commission technique lancera le concours sur la base du devis programme déjà approuvé par les Ministres des Travaux publics français et espagnol, procédera à l'ouverture des plis, présentera aux Ministres des Travaux publics français et espagnol un rapport sur les propositions des entreprises ou groupements d'entreprises et proposera aux deux Ministres le choix d'une solution et d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises.

Le président de la commission signera les ordres de service destinés à l'entrepreneur, centralisera les dépenses et prendra les dispositions nécessaires pour que puissent être assurés les paiements à l'entrepreneur par les services français et espagnols compétents conformément aux dispositions de l'article 9 de la présente convention.

La commission technique désignera les ingénieurs chargés de la surveillance des travaux et de la prise des attachements.

La commission technique réceptionnera l'ouvrage et liquidera les comptes.

#### Article 7.

Les propositions des entreprises ou groupements d'entreprises participant au concours préciseront l'Etat d'origine du personnel, du matériel et des matériaux employés.

En cas de variation des conditions économiques, s'appliqueront les formules de revision en usage dans l'administration des travaux publics de l'Etat d'origine du personnel, du matériel et des matériaux employés.

#### Article 8.

Après approbation conjointe par les Ministres des Travaux publics français et espagnol, les pièces du marché seront signées d'une part par l'entrepreneur, d'autre part par les Ministres ou par les Ingénieurs en chef des ponts et chaussées français et espagnol délégués à cet effet.

#### Article 9.

Lors de la présentation des décomptes provisoires de travaux, chacun des services locaux des travaux publics français et espagnols paiera à l'entrepreneur, conformément à l'article 6 de la présente convention, pour le pont proprement dit, la moitié de chaque facture évaluée en francs et la moitié évaluée en pesetas.

Par contre, chacun de ces services locaux paiera la totalité de chaque facture concernant les travaux entrepris dans sa circonscription pour réaliser les accès au pont.

Le paiement se fera dans la monnaie qui a servi à l'évaluation de chacune de ces dépenses.

#### Article 10.

Chacun des deux gouvernements contractants s'engage :

a) A laisser entrer en franchise de droits et taxes, dans l'enceinte du chantier, les matériaux de construction, les matières premières, le matériel d'installation, l'outillage et les autres produits nécessaires à la construction du pont, originaires et en provenance de l'un ou l'autre des deux Etats, et destinés à être consommés pendant les travaux ou incorporés à l'ouvrage ;

b) A admettre temporairement en franchise, en suspension des droits et taxes, le matériel nécessaire à l'exécution de travaux ;

c) A laisser passer les matériaux de construction, les matières premières, le matériel d'installation, l'outillage et les autres produits nécessaires à la construction du pont, originaires et en provenance de l'un ou l'autre des deux Etats et destinés à être consommés pendant les travaux ou incorporés à l'ouvrage, libre d'interdictions ou de restrictions économiques d'importation et d'exportation.

Tous les éléments mentionnés dans les paragraphes a, b, c ci-dessus devront retourner dans leur pays d'origine à l'achèvement des travaux s'ils n'ont pas été incorporés dans l'ouvrage.

#### Article 11.

L'entrepreneur paiera dans chaque pays les impôts correspondant aux travaux à la charge de ce pays.

Le marché sera exempt en France des droits de timbre et d'enregistrement, en Espagne des « derechos reales ».

#### Article 12.

Le marché sera soumis aux règles de droit public en vigueur dans le pays du siège social de l'entrepreneur à la date de la signature de la présente convention.

Toutefois, si l'ouvrage périt en tout ou partie par le vice de la construction ou même par le vice du sol, l'entrepreneur en sera responsable pendant dix ans à l'égard de chacun des deux gouvernements contractants à partir de la date de la réception définitive de l'ouvrage.

Article 13.

Les différends entre la commission technique et l'entrepreneur seront portés devant une commission de conciliation composée d'un représentant de chacun des deux maîtres d'œuvre et de deux représentants de l'entrepreneur dont éventuellement un de chaque nationalité.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, le litige sera soumis à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces derniers désigneront d'un commun accord dans un délai d'un mois un surarbitre appartenant à un Etat tiers.

Article 14.

L'entrepreneur pourra recruter des ouvriers français, espagnols ou d'autres nationalités résidant en France ou en Espagne.

Ces ouvriers seront soumis à la réglementation du pays de leur résidence habituelle.

Article 15.

Chacun des deux gouvernements contractants assurera l'entretien de la partie de l'ouvrage située sur son territoire.

Article 16.

Chaque délégation à la commission technique soumettra au Ministre des Travaux publics de l'Etat dont elle relève les questions sortant du cadre des attributions de la commission définies à l'article 8 de la présente convention ou sur lesquelles un accord n'aurait pu être obtenu.

Les différends relatifs à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront réglés par la voie diplomatique.

Article 17.

La présente convention entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments d'approbation ou de ratification.

Fait à Madrid, le 30 mars 1962, en deux exemplaires, dont chacun est rédigé en français et en espagnol, les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement  
de la République française,*  
JACQUES DE BLESSON.

*Pour le Gouvernement  
de l'Etat espagnol,*  
PEDRO CORTINA MAURI.