

N° 84

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 2007

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc,

PRÉSENTÉ

au nom de M. FRANÇOIS FILLON,
Premier ministre,

PAR M. BERNARD KOUCHNER,
ministre des affaires étrangères et européennes.

(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).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

I. - ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

La France et l'Italie ont signé à Lucques le 24 novembre 2006 une convention relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc.

Trait d'union entre la France (Lyon), la Suisse (Genève) et l'Italie (Turin, Milan), le tunnel du Mont-Blanc relie les régions de Haute-Savoie (entrée française à Chamonix) et du Val d'Aoste (tête italienne à Courmayeur). D'une longueur totale de 11,6 km (7 640 m se situent sur le territoire français et 3 960 m sur le territoire italien) et de 8,6 m de largeur (dont deux trottoirs de 80 cm et une chaussée de 7 m), l'ouvrage est constitué d'un tube unique à deux sens de circulation et a été construit sous 2 km de roche. La durée de la traversée est de 12 mn à 60 km/h. Du côté français, on accède au tunnel à partir de la RN 205 par une rampe de 4 kilomètres, d'une pente moyenne de 6 %. Côté italien, la rampe d'accès, longue d'environ 1 kilomètre, présente une pente moyenne de 3 %.

Le tunnel du Mont-Blanc est devenu très rapidement un axe majeur pour le transport nord-sud mais aussi pour le transport ouest-est, et est reconnu comme une liaison routière de première importance entre les deux pays.

Le tunnel est exploité dans le cadre d'une concession, confiée à deux sociétés ;

- du côté français, l'ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc), chargée de l'exploitation du tunnel, est une société détenue à 60,05 % par l'État ; parmi les autres actionnaires figurent le département de Haute-Savoie (16,5 %), la ville et le canton de Genève (5 %). L'ATMB est concessionnaire de l'autoroute blanche (A 40) reliant Genève à Chamonix ;

- l'autre moitié du tunnel est concédée par l'État italien à la SITMB (Société Italienne du Tunnel du Mont-Blanc).

En 2006, la Commission européenne a décidé d'autoriser la prolongation pour quinze ans de la durée de la concession du Tunnel du Mont-Blanc en faveur des deux sociétés concessionnaires. Cette décision s'explique par le coût important des travaux de sécurisation entrepris par ces dernières pour se conformer aux nouvelles règles de sécurité imposées par les autorités italiennes et françaises après l'accident survenu en mars 1999. Ces travaux ont eu des conséquences financières lourdes sur l'équilibre de la concession. La Commission européenne a estimé que l'exploitation d'une telle concession constituait un service d'intérêt économique général et que l'allongement de la période d'exploitation de la concession remplissait les conditions fixées dans sa décision du 28 novembre 2005 sur l'application de l'article 86 paragraphe 2 du traité des communautés européennes (aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées aux entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général). Le financement des travaux est assuré en outre par un relèvement du tarif des péages.

À la suite du dramatique incendie survenu en mars 1999, il a paru indispensable de modifier la convention entre l'Italie et la France relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont-Blanc, datant de 1953.

Les gouvernements ont ainsi convenu, par échange de lettres du 14 avril 2000, « d'engager des négociations en vue de conclure [...] un nouvel accord pour procéder à la modification de la convention entre la France et l'Italie [...] afin d'adapter le cadre juridique applicable au tunnel notamment dans la perspective d'améliorer la sécurité ».

Les négociations se sont déroulées dans le contexte du jugement rendu par le tribunal correctionnel de Bonneville le 27 juillet 2005 à la suite de la catastrophe de 1999, qui a souligné la nécessité de clarifier les responsabilités et de rendre plus opérationnelles les mesures de gestion du tunnel entre la France et l'Italie.

La nouvelle convention permet notamment :

- de consolider l'ensemble des textes existants dans un seul et même traité ;
- d'afficher la mise en place depuis 2000 d'une structure unique d'exploitation du tunnel par le biais du Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) ;

- de clarifier les pouvoirs de la commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne et d'avaliser la création du comité de sécurité.

En outre, cette convention permet de rendre plus effective la répression des manquements aux règles de la circulation dans le tunnel, en renforçant l'efficacité des contrôles puisque la mise en place de patrouilles exclusivement nationales est autorisée, sous des conditions strictes, en complément de celles binationales.

II. - PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

La convention a pour objet de fixer un nouveau cadre juridique à l'exploitation du tunnel sous le Mont-Blanc afin de prendre en compte l'évolution des conditions d'exploitation et des impératifs de sécurité depuis la construction du tunnel.

C'est la raison pour laquelle l'**article 17** du projet de convention prévoit qu'elle se substitue à trois accords internationaux relatifs au tunnel sous le Mont-Blanc. Il en résulte que les trois accords visés par cette disposition seront abrogés à compter de l'entrée en vigueur du projet de convention. Il s'agit de :

- la convention entre l'Italie et la France relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont-Blanc, fait à Paris, le 14 mars 1953 ;

- l'avenant à la convention entre la France et l'Italie relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont-Blanc, signé à Rome le 25 mars 1965 ;

- l'échange de lettres du 1^{er} mars 1966 entre la France et l'Italie relatif à la constitution d'une commission franco-italienne de contrôle du tunnel sous le Mont-Blanc.

L'**article 3** précise les compétences confiées au GEIE, mis en place par les sociétés concessionnaires pendant la durée de leur concession afin d'exploiter, d'entretenir, de renouveler et de moderniser le tunnel et ses annexes.

Les missions de la commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne du Mont-Blanc, et ses conditions de fonctionnement sont précisées à l'**article 7**. La CIG suit au nom des parties et par délégation de celles-ci l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'ouvrage. Il lui appartient par ailleurs, au titre de sa mission de :

- fixer les règles techniques applicables au tunnel et approuver les documents fixant les règles d'exploitation et de sécurité ;

- approuver les propositions de péage présentées par les sociétés concessionnaires ;

- veiller au respect des dispositions de la convention par l'exploitant et les sociétés concessionnaires, notamment en matière de sécurité, d'entretien, de renouvellement et de modernisation du tunnel et de ses annexes.

Les compétences confiées à un comité de sécurité franco-italien, chargé d'assister la CIG dans les décisions qu'elle prend, relatives aux questions liées à la sécurité publique dans le tunnel et ses annexes sont explicitées à l'**article 8**.

Au titre de sa mission, le comité de sécurité :

- est consulté par la CIG pour les décisions techniques que cette dernière envisage de prendre au titre, notamment, de la sécurité ;

- émet des avis sur toute question liée à la sécurité dans le tunnel et ses annexes.

Cette nouvelle convention permet, par ailleurs, de sanctionner plus efficacement les infractions aux règles de circulation dans le tunnel, en permettant davantage de souplesse dans l'organisation des contrôles puisque la mise en place de patrouilles exclusivement nationales est autorisée en complément de celles binationales.

Selon son **article 9**, le service de police de la circulation dans la zone de contrôle est assuré par des patrouilles mixtes composées d'agents de chacun des deux États et, dans l'impossibilité d'effectuer des patrouilles mixtes, par des patrouilles nationales, composées d'agents d'un seul des deux États. Ces patrouilles sont autorisées à circuler dans la zone et à

realiser, sous conditions, différentes actions : interception, verbalisation, constatation des infractions commises dans la zone de contrôle, protection et échange d'information. De façon encadrée, elles peuvent faire usage d'armes réglementaires.

Ces stipulations reconnaissent à des agents étrangers agissant seuls un pouvoir de verbalisation et d'interpellation dans la partie française du tunnel, mais la convention veille à encadrer la délégation qui peut leur être accordée, ainsi que l'a souhaité la Haute juridiction administrative, « dans la mesure nécessaire pour garantir la continuité du contrôle dans la zone de contrôle ». La délégation vaut uniquement pour des infractions commises dans la partie du tunnel située sur leur territoire et à la condition d'en avoir préalablement informé l'autre État. Les infractions constatées sur le territoire de l'autre État ne peuvent donner lieu qu'à un rapport transmis aux autorités policières de ce dernier. En outre, le lieu d'interception et de verbalisation par les agents étrangers est strictement limité à la « zone de contrôle » (tunnel et installations situées à sa proximité immédiate). Ces stipulations sont conformes à l'avis rendu en assemblée générale par le Conseil d'État (CE 28 septembre 2006).

L'**article 10** indique que les concessions prennent fin au 31 décembre 2050, l'**article 13** précisant les conditions pour une exploitation ultérieure en commun du tunnel par les États français et italien qui en restent propriétaires.

L'**article 14** mentionne, en cas de circonstances exceptionnelles, la possibilité d'adopter des mesures dérogatoires aux obligations contenues dans la convention.

Les différends doivent être résolus par voie de négociation (**article 16**). A défaut, ceux-ci sont soumis à un tribunal arbitral composé de deux arbitres nommés par chacune des parties et d'un surarbitre nommé par les arbitres, ne pouvant être l'un de leurs ressortissants.

Dès son entrée en vigueur prévue selon les modalités fixées à l'**article 18**, l'accord se substituera aux trois accords existants, le tunnel du Mont-Blanc relevant ainsi d'un régime juridique unifié, avec des responsabilités clarifiées et en intégrant des évolutions majeures pour assurer une gestion réellement binationale du tunnel, indispensables à cette infrastructure transfrontalière.

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc, signé à Lucques le 24 novembre 2006, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 14 novembre 2007

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et européennes,

Signé : BERNARD KOUCHNER

CONVENTION

entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la République italienne
relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc,
signée à Lucques le 24 novembre 2006

CONVENTION

entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, ci-après « les Parties »,

Déplorant le dramatique incendie survenu le 24 mars 1999 dans le tunnel sous le Mont-Blanc ;

Conscients que les conditions d'exploitation du tunnel et les impératifs de sécurité ont considérablement évolué depuis la construction du tunnel ;

Ayant à l'esprit qu'il est de leur intérêt commun que le tunnel sous le Mont-Blanc établisse une liaison routière permanente entre leurs deux pays dans des conditions de sécurité optimales ;

Désirant donner un nouveau cadre juridique à l'exploitation du tunnel réhabilité en vue d'améliorer la sécurité ;

Considérant l'échange de lettres conclu le 14 avril 2000 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la constitution du Groupement européen d'intérêt économique du Mont-Blanc ;

Considérant la Convention entre la France et l'Italie relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de voyage avec protocole final du 11 octobre 1963, sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Les Parties s'engagent à assurer en commun l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc reliant la vallée de Chamonix et le Val d'Aoste, conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 2

Aux fins de la présente Convention, on entend par :

a) « tunnel et ses annexes », l'ensemble formé par le tunnel proprement dit et les ouvrages, installations, équipements et biens divers situés à proximité immédiate et nécessaires à son exploitation, à son entretien et à la sécurité de la circulation à l'intérieur de celui-ci ;

b) « ouvrage », l'ensemble des biens inclus dans le périmètre du tunnel et ses annexes et dans celui des aires de régulation des poids lourds situées sur le territoire de chaque Etat ;

c) « sociétés concessionnaires », la société française et la société italienne – celle qui actuellement participe à la gestion du groupement européen d'intérêt économique mentionné à l'article 2 d), ou bien celle qui, à l'échéance du contrat, prendra sa place dans le respect du droit national et communautaire – bénéficiant de la part de leurs gouvernements respectifs d'une concession à leurs risques et périls aux fins d'exploiter, d'entretenir, de renouveler et de moderniser l'ouvrage ;

d) « exploitant », la structure dotée de capacité juridique, telle que le groupement européen d'intérêt économique du tunnel du Mont-Blanc, mise en place par les sociétés concessionnaires pendant la durée de leurs concessions aux fins exclusives :

– d'exploiter, d'entretenir, de renouveler et de moderniser le tunnel et ses annexes ;

– d'exploiter, d'entretenir et de renouveler les équipements nécessaires à l'exploitation du tunnel implantés sur les aires de régulation des poids lourds visées au b) ci-dessus ;

e) « CIG », la Commission intergouvernementale franco-italienne ;

f) « zone de contrôle », le tunnel et ses annexes à l'intérieur desquels les agents des deux Parties sont habilités à exercer les missions prévues à l'article 9, sans préjudice de l'échange de notes du 16 juillet 1965 relatif aux bureaux à contrôle juxtaposés du tunnel routier sous le Mont-Blanc ;

g) « infraction », toute violation des règles fixant les conditions de circulation et de stationnement des véhicules dans le tunnel et ses annexes ;

h) « constater », l'acte par lequel un agent observe la commission d'une infraction ;

i) « intercepter », l'acte par lequel un agent somme la personne ayant commis une infraction de s'arrêter, aux fins de dresser un procès-verbal.

Article 3

1. Le statut des sociétés concessionnaires est approuvé par leur gouvernement respectif.

2. L'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'ouvrage sont confiés en commun aux sociétés concessionnaires, responsables respectivement devant les Gouvernements français et italien. En vue d'atteindre l'unicité fonctionnelle de l'ensemble de ces activités, elles sont exercées par l'exploitant pour le compte des sociétés concessionnaires dans les conditions prévues à l'article 2 d).

3. Les Parties se concertent sur les dispositions de la concession accordée par chacun d'eux et du cahier des charges qui s'y trouve annexé. Elles s'efforcent de fixer, de part et d'autre, des dispositions aussi semblables que possible et n'y apportent de modification qu'après s'être concertées. Sous réserve de l'application du droit communautaire et des normes nationales compatibles, les Parties décident, d'un commun accord, tout rachat et toute révocation des concessions.

Article 4

Les eaux et les minéraux utiles trouvés au cours de travaux concernant le tunnel sont attribués, d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte a été faite, quelle qu'ait été la société inventrice.

Article 5

1. L'exploitant ne peut s'exonérer d'aucune des responsabilités qui sont les siennes à raison des compétences qui lui sont confiées aux termes de l'article 2 d) et de l'article 3.2.

2. Les sociétés concessionnaires sont les deux seuls membres statutaires et sociaux de l'exploitant et assument solidairement et paritairement les droits, obligations, risques et périls découlant de ses missions.

3. Le droit applicable aux dommages causés aux personnels de l'exploitant, aux usagers ou aux tiers du fait de l'existence, de l'exploitation, de l'entretien, du renouvellement ou de la modernisation du tunnel et ses annexes est celui de l'Etat où le dommage a lieu.

4. L'exploitant perçoit pour le compte des sociétés concessionnaires des péages auprès des usagers, en vue de couvrir l'ensemble des dépenses engagées par celles-ci et l'exploitant au titre des obligations découlant de la présente Convention et des deux concessions. Les recettes et charges résultant des missions visées à l'article 2 d) sont partagées à parts égales entre les sociétés concessionnaires.

Article 6

1. Les Parties s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires au contrôle des véhicules de transport de marchandises, notamment des marchandises dangereuses, dans des conditions permettant une bonne exploitation du tunnel et ses annexes.

2. Les Parties prennent en charge la rémunération de leurs agents chargés d'assurer les services de douane, de police et de protection sanitaire. La construction, l'entretien, le renouvellement, la modernisation et le fonctionnement des ouvrages, installations, équipements et biens divers nécessaires à ces services et affectés exclusivement aux besoins du tunnel et de ses annexes sont à la charge de l'exploitant. L'exploitant prend également en charge l'ensemble des frais, quelle que soit leur nature, engagés, le cas échéant, par les services publics de secours et de lutte contre l'incendie pour les besoins exclusifs du tunnel et de ses annexes.

Article 7

1. La CIG suit, au nom des Parties et par délégation de celles-ci, l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'ouvrage.

2. La CIG comprend au plus seize membres, dont au moins deux membres du Comité de sécurité prévu à l'article 8. Chaque Partie désigne la moitié des membres de la CIG, qui est présidée alternativement, pour un an, par le chef de chaque délégation.

3. Au titre de sa mission, la CIG :

a) fixe les règles applicables au tunnel et ses annexes en ce qui concerne la conception technique des ouvrages, équipements et installations, la signalisation routière, la qualité de l'air et les conditions de circulation et de stationnement des véhicules. Ces règles sont publiées dans les journaux officiels des deux Etats. Tant que la CIG n'a pas fixé dans les matières précitées tout ou partie des règles applicables, les accords internationaux en vigueur entre la France et l'Italie ou, à défaut, les règles nationales respectives, demeurent applicables sur la portion du tunnel et de ses annexes situées sur le territoire de chaque Etat ;

b) approuve l'ensemble des documents définissant les règles d'exploitation et de sécurité de l'ouvrage ;

c) approuve les programmes et projets de travaux et d'équipements concernant le tunnel et ses annexes ;

d) approuve les propositions de péages présentées par les sociétés concessionnaires conformément aux réglementations nationales et dans le respect du droit communautaire ;

e) veille au respect par l'exploitant et les sociétés concessionnaires des décisions qu'elle prend et des dispositions de la présente Convention ; à cette fin, la CIG doit notamment recevoir le contrat de constitution de l'exploitant, y compris toutes ses annexes, et ses éventuelles modifications, les comptes rendus mensuels et annuels d'exploitation et, en cas d'incident ou réclamation, des comptes rendus spéciaux. Les sociétés concessionnaires et l'exploitant accordent toute facilité à la CIG ou à ses représentants dûment accrédités pour l'exercice de cette mission ;

f) donne son avis aux Parties sur les accords particuliers nécessaires à la gestion de l'ouvrage, notamment ceux prévus à l'article 11 ;

g) reçoit communication de tout acte conclu par l'exploitant avec des tiers et relatif à l'exploitation ou l'utilisation du domaine de l'ouvrage ou à des prestations intéressant la sécurité du tunnel et ses annexes ;

h) pourvoit par toute mesure au respect par l'exploitant et les sociétés concessionnaires des décisions qu'elle prend et des dispositions de la présente Convention, notamment en matière de

sécurité, d'entretien, de renouvellement et de modernisation du tunnel et ses annexes ; ces mesures sont mises en œuvre par la CIG, après mise en demeure restée infructueuse, aux frais, risques et périls de l'exploitant.

4. La CIG arrête ses avis et prend ses décisions par accord des deux délégations et, le cas échéant, après avis du Comité de sécurité formulé en application de l'article 8. Ses décisions et avis sont délibérés en la seule présence des membres de la CIG, assistés des secrétariats de chacune des délégations.

5. La CIG établit son propre règlement intérieur et le soumet à l'approbation des Parties.

6. Aux fins de sa mission, la CIG peut faire appel à la collaboration des administrations de chaque Partie et des personnels de l'exploitant, des sociétés concessionnaires ou de tout organisme ou personne de son choix.

7. Les frais de fonctionnement de la CIG sont pris en charge par l'exploitant. Ne constituent pas des frais de fonctionnement, les rémunérations éventuellement versées aux membres de la CIG ou à ses autres participants relevant d'une des deux Parties ou d'un organisme public.

Article 8

1. Un Comité de sécurité franco-italien est mis en place pour assister la CIG dans les décisions qu'elle prend et qui intéressent les questions liées à la sécurité publique dans le tunnel et ses annexes.

2. Le Comité de sécurité comprend au plus huit membres désignés suivant les mêmes règles que celles prévues à l'article 7.2 pour la CIG. Il est présidé alternativement, pour un an, par le chef de chaque délégation.

Au titre de sa mission, le Comité de sécurité :

a) est consulté par la CIG pour les décisions qu'elle envisage de prendre au titre de l'article 7.3 a), b) et c) ;

b) peut émettre, sur demande de la CIG ou de sa propre initiative, des avis ou des propositions à la CIG sur toute autre question liée à la sécurité dans le tunnel et ses annexes.

3. Le Comité de sécurité arrête ses avis par accord des deux délégations. Ses avis sont délibérés en la seule présence des membres du Comité de sécurité, assistés des secrétariats de chacune des délégations.

4. Le Comité de sécurité établit son règlement intérieur et le soumet à l'approbation de la CIG.

5. Aux fins de sa mission, le Comité de sécurité peut faire appel à la collaboration des administrations de chaque Partie et des personnels de l'exploitant, des sociétés concessionnaires ou de tout organisme ou personne de son choix.

6. Les frais de fonctionnement du Comité de sécurité sont pris en charge par l'exploitant. Ne constituent pas des frais de fonctionnement les rémunérations éventuellement versées aux membres du Comité de sécurité ou à ses autres participants relevant d'une des deux Parties ou d'un organisme public.

Article 9

1. Le service de police de la circulation dans la zone de contrôle est assuré par des patrouilles mixtes composées d'agents de chacun des deux Etats. Dans l'impossibilité d'effectuer des patrouilles mixtes, afin de garantir la continuité du contrôle de police se limitant au respect des normes de circulation dans la zone de contrôle, ce service peut être effectué par des patrouilles nationales, composées d'agents d'un seul des deux Etats.

2. Dans la zone de contrôle, chaque Gouvernement autorise les patrouilles mixtes et les patrouilles nationales, composées d'agents de l'autre Etat, à circuler sur son territoire.

3. Dans les patrouilles mixtes, les agents compétents pour intercepter et verbaliser les contrevenants et le droit applicable, sont ceux de l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise. Toutefois, chacun des deux Etats autorise les agents de l'autre Etat à intercepter et à verbaliser, dans la partie de la zone de contrôle située sur son territoire, les contrevenants ayant commis une infraction dans la partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat.

4. Les patrouilles nationales dans le cadre du service de police de la circulation peuvent procéder à la constatation des infractions commises dans la zone de contrôle.

En outre, les patrouilles nationales peuvent, à la condition d'en avoir préalablement informé l'autre Etat, intercepter et verbaliser des contrevenants dans la partie de la zone de contrôle située dans l'autre Etat si l'infraction a été commise dans la partie de la zone de contrôle située sur leur territoire.

Toutefois, les infractions constatées par les agents des patrouilles nationales dans la partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat, ne peuvent que donner lieu à un rapport transmis au bureau de police de ce dernier pour l'accomplissement des procédures prévues par sa réglementation.

5. Les agents de chacun des deux Etats doivent porter dans la partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat leur uniforme national ou un signe distinctif apparent ainsi que leur arme réglementaire. La patrouille nationale effectue son service en uniforme et à bord d'un véhicule aux couleurs institutionnelles.

6. L'usage des armes réglementaires dans la partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat n'est toutefois autorisé aux agents qu'en cas de légitime défense et dans le respect des lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel ils opèrent.

7. Les autorités de chacun des deux Etats accordent aux agents de l'autre Etat opérant dans la partie de la zone de contrôle située sur leur territoire, dans l'exercice de leurs fonctions, la même protection et assistance qu'à leurs propres agents.

8. Les autorités de chacun des deux Etats donnent toutes facilités aux agents de l'autre Etat pour obtenir la communication du nom du propriétaire d'un véhicule immatriculé dans leur Etat, aux fins de procéder à la verbalisation d'une infraction et à la notification de la procédure afférente à l'infraction constatée dans le tunnel.

9. Les Parties conviennent également d'adapter leur réglementation pour faciliter le recouvrement par les autorités de l'autre Etat des sommes consécutives aux sanctions prononcées à l'encontre de leurs ressortissants ayant commis une infraction.

Article 10

Les concessions prévues à l'article 2 prendront fin le 31 décembre 2050.

Article 11

Les questions monétaires, fiscales, douanières, sociales, sanitaires et de sécurité publique soulevées par l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'ouvrage font l'objet d'accords particuliers entre les Parties en tant qu'elles ne seraient pas réglées par la présente Convention.

Article 12

La frontière franco-italienne à l'intérieur du tunnel reste fixée à la verticale de la frontière à ciel ouvert.

Article 13

1. Lorsque les deux concessions prendront fin pour une cause quelconque, le tunnel, propriété des Etats français et italiens, sera exploité en commun à égalité de droits et de charges.

2. Les modalités de la gestion commune feront l'objet d'un accord préalable entre les deux Gouvernements.

Article 14

1. Dans tous les cas de circonstances exceptionnelles telles que des catastrophes naturelles ou civiles, des actes de terrorisme, des conflits armés ou menaces de telles situations, des attroupements dangereux aux abords immédiats de l'ouvrage, chaque Partie, après consultation de l'autre Partie, sauf impossibilité, peut prendre des mesures dérogeant aux obligations mises à sa charge par la présente Convention, et notamment décider pour le temps strictement nécessaire la fermeture ou la restriction du trafic dans tout ou partie de l'ouvrage.

2. L'intervention de telles mesures n'ouvre aucun droit au profit de l'exploitant, des sociétés concessionnaires ou de l'autre Partie.

Article 15

La présente Convention peut être révisée sous forme d'avant, notamment pour :

a) modifier la zone de contrôle telle que décrite à l'article 2 f) ;

b) modifier les dispositions de l'article 5 relatives à l'exploitant ou celles de l'article 10 relatives à la durée des deux concessions ;

c) modifier les dispositions de l'article 7 relatives, à la CIG ou celles de l'article 8 relatives au Comité de sécurité ;

d) prévoir l'établissement et la mise en service d'ouvrages ou installations supplémentaires permettant l'adaptation et le développement de l'ouvrage au fil du temps.

Article 16

1. Les Parties doivent tenter de résoudre par la négociation tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, de l'une des concessions octroyées en application de son article 3, ou des décisions et règlements de la CIG.

2. Dans le cas où il n'a pu être résolu dans un délai raisonnable par la voie de la négociation, le différend est soumis à un tribunal arbitral rendant une décision obligatoire et définitive.

3. Le tribunal arbitral est composé de deux arbitres et d'un surarbitre. Chaque Partie nomme un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la requête de l'une d'entre elles. Dans les deux mois suivant la nomination du dernier arbitre, les Parties nomment d'un commun accord un surarbitre qui préside le tribunal et qui ne doit pas être l'un de leurs ressortissants.

4. Si l'une des nominations n'a pas été faite dans les délais fixés ci-dessus, il est procédé, à la demande d'une des Parties, aux désignations nécessaires par le Président de la Cour internationale de justice.

5. Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Les arbitres ne peuvent s'abstenir. A la requête de l'une ou l'autre Partie, le tribunal est compétent pour interpréter ses propres décisions.

6. Les Parties supportent chacune les frais de l'arbitre désigné par elles, et partagent à parts égales les autres frais du tribunal.

Article 17

1. La présente Convention remplace la Convention entre la France et l'Italie relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel sous le Mont-Blanc faite à Paris le 14 mars 1953, ainsi que les Accords suivants en vigueur entre les Gouvernements :

- l'avenant à la Convention entre la France et l'Italie relative à la construction et l'exploitation du tunnel sous le Mont-Blanc signé à Rome le 25 mars 1965 ;

- l'échange de lettres du 1^{er} mars 1966 entre la France et l'Italie relatif à la constitution d'une commission franco-italienne de contrôle du tunnel sous le Mont-Blanc.

2. La Commission intergouvernementale franco-italienne ainsi que le Comité de sécurité actuels restent en place jusqu'à la désignation de la CIG et du Comité de sécurité prévus par la présente Convention.

Article 18

Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur de la présente Convention, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les représentants des deux Gouvernements, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Lucques, le 24 novembre 2006, en deux exemplaires en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
DOMINIQUE PERBEN
Le Ministre des transports,
de l'équipement,
du tourisme et de la mer

Pour le Gouvernement
de la République italienne :
ANTONIO DI PIETRO
Le Ministre
des infrastructures