

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 mai 1983.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1) sur le projet de loi autorisant la ratification d'un Accord entre la République française et la République fédérale d'Allemagne relatif à la construction d'un pont routier sur le Rhin entre Marckolsheim et Sasbach (ensemble une annexe).

Par M. Jacques DELONG,

Sénateur.

(1) *Cette Commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Antoine Andrieux, Georges Ropiquet, Emile Didier, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Gérard Gaud, Francis Palmero, secrétaires ; Michel Alloncle, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Charles Bosson, Yvon Bourges, Raymond Bourguin, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Georges Constant, Jacques Delong, Jean Desmarests, François Dubanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Lucien Gautier, Jacques Genton, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Louis Martin, René Martin, Pierre Matraja, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Edouard Soldani, Georges Spénale, Albert Voilquin.*

Voir le numéro :

Séant : 224 (1982-1983).

Traité et conventions. — Pont sur le Rhin - République fédérale d'Allemagne.

SOMMAIRE

	Pages
Considérations d'ensemble sur le pont routier sur le Rhin entre Marckolsheim et Saubach, dans le cadre franco-allemand de la construction des ponts sur le Rhin ..	3
Analyse de l'Accord	5

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord franco-allemand relatif à la construction d'un pont routier sur le Rhin entre Marckolsheim (France) et Sasbach (R.F.A.), annexé au projet de loi que nous rapportons aujourd'hui, s'inscrit dans un accord-cadre, signé par la France et la République fédérale d'Allemagne le 30 janvier 1953, en vue de fixer les modalités de reconstruction ou de construction, en commun, des ponts sur le Rhin.

La construction du pont de Marckolsheim-Sasbach permettra ainsi l'établissement d'une liaison routière moderne à deux voies, plus adaptée à un trafic qui ne cesse de s'accroître, que l'actuel pont flottant qu'il doit remplacer, et qui, appartenant au demeurant à l'armée française, voit sa charge limitée à dix tonnes et ne permet qu'un passage alterné.

Cet ouvrage s'inscrira de façon essentielle dans un futur axe routier qui partira de Saint-Dié, dans les Vosges, passera par le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines pour rejoindre enfin, en enjambant le Rhin, l'autoroute Hambourg-Bâle, en Allemagne. La nouvelle grande voie routière ainsi établie devrait contribuer fortement à désenclaver, sur le plan économique, toute la zone de la moyenne Alsace.

Dès 1975, à l'échelon local, le conseil général du Bas-Rhin a mené des négociations en vue de la construction de ce pont ; néanmoins, comme ce dernier doit franchir un fleuve frontière entre la France et l'Allemagne fédérale, la réalisation de l'ouvrage et ses modalités devaient être fixées par un accord bilatéral entre Etats. D'où, en 1982, l'ouverture de négociations franco-allemandes dans le cadre de l'accord de 1953, négociations qui, le 6 décembre 1982, ont abouti à la signature de l'accord soumis à votre examen. Il est à remarquer que la ratification de cet accord pourra intervenir rapidement après sa signature, ce dont nous nous félicitons.

*
**

La disposition majeure de l'accord réside dans le fait que la réalisation du pont et la maîtrise d'œuvre incomberont à la République fédérale d'Allemagne en vertu du principe d'alternance adopté en 1953 en cette matière : le dernier pont construit sur le Rhin, à Ottmarsheim, avait, lui, été construit par la France.

Quant au coût de l'ouvrage, il s'élève, dans les conditions économiques de novembre 1982, à 18.500.000 F, non compris le coût des rampes d'accès ; les travaux d'exécution pourraient être entrepris dès 1983, et la dépense sera partagée par moitié entre la France et l'Allemagne fédérale ; notons au passage qu'à la suite de l'appel d'offres européen qui a été lancé, conformément à la réglementation communautaire, c'est une entreprise allemande qui a été la moins disante et qui, par suite, a remporté le marché.

Pour ce qui est de la part des dépenses incombant à la France, elle sera supportée essentiellement par le département du Bas-Rhin, la part de l'Etat n'étant, elle, que de 4 %.

EXAMEN DES ARTICLES DE L'ACCORD

L'article premier définit la nature de l'ouvrage à entreprendre.

L'article 2 en donne la description sommaire.

L'article 3 fixe les modalités de l'exécution, telles que nous les avons déjà présentées, de même que *l'article 4* fixe la répartition des frais par moitié.

Les articles 5, 6 et 7 déterminent les mesures nécessaires à la libération des emprises du pont et des terrains nécessaires à sa construction, chargent la R.F.A. d'assurer préfinancement et financement et de soumettre leur décompte à la République française, le tout étant libellés en marks ; enfin, il est prévu qu'une fois l'ouvrage achevé et remis à la France, pour la part construite en territoire français, la R.F.A. se chargera, pendant une période de dix ans, de l'entretien du pont, du service hivernal et du nettoyage courant. A l'expiration de ce délai, chaque Etat se chargera en principe de ces tâches pour la part se trouvant sur son territoire, moyennant d'ailleurs des accords possibles pour assurer la meilleure efficacité de l'exécution de ces travaux.

Les articles 8 et 9 traitent des droits d'accès des personnes chargées de la construction ou de l'entretien, ainsi que des dispositions douanières et fiscales, dans le cadre d'une jurisprudence maintenant bien établie. Il en est de même pour *l'article 10* qui constitue une commission mixte franco-allemande. L'on peut remarquer que *l'article 11* stipule que c'est le milieu du pont qui sera considéré comme la frontière entre les deux Etats.

L'article 12 renvoie les différends éventuels à un tribunal d'arbitrage, qui fait l'objet de l'annexe jointe à l'Accord. Ainsi qu'il se pratique en la matière, le tribunal, composé de trois membres (deux désignés par les Etats, et choisissant eux-mêmes leur président), décidera à la majorité, la voix du président étant prépondérante. Les décisions de cette instance seront obligatoires pour les Etats contractants.

L'article 13 comporte, lui, une clause, désormais classique, relative à Berlin. Il convient de remarquer que cet article, en rendant l'accord applicable au Land de Berlin, fait tout d'abord participer ce dernier aux engagements internationaux souscrits par la R.F.A. En

outre, dans le cas présent, il offre l'intérêt pratique de permettre aux entreprises berlinoises de soumissionner aux appels d'offres qui pourront être lancés.

L'article 14 fixe essentiellement que l'accord entrera en vigueur deux mois après l'échange des instruments de ratification. Nous pouvons, à ce propos, indiquer que, en R.F.A., la procédure de ratification est entamée et que le Conseil des ministres sera prochainement saisi du projet de loi.

*
**

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter le projet de loi.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

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 routier sur le Rhin entre Marckolsheim et Sasbach (ensemble une annexe), signé à Bonn le 6 décembre 1982, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le texte annexé au document Sénat n° 224 (1982-1983).