

N° 14

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 2006

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le **Conseil fédéral suisse relatif au raccordement de l'autoroute A 35 à la route nationale N 2 entre Bâle et Saint-Louis,***

Par M. Bernard BARRAUX,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Placade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir le numéro :

Sénat : 331 (2005-2006)

Traités et conventions.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. UNE LIAISON AUTOROUTIÈRE ÉDIFIÉE AU TERME D'UN LONG PROCESSUS DE NÉGOCIATION	6
II. LE PRÉSENT ACCORD DÉTERMINE LE SOLDE FINANCIER DES TRAVAUX, ET SA RÉPARTITION ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE	6
CONCLUSION	9
EXAMEN EN COMMISSION	11
PROJET DE LOI	13
ANNEXE I - ÉTUDE D'IMPACT	15
ANNEXE II - LOCALISATION DE LA LIAISON SUR LA FRONTIÈRE FRANCO- SUISSE	17
ANNEXE III - PLAN DE LA LIAISON	19

Mesdames, Messieurs,

En 1963, la France et la Suisse ont décidé, par un échange de lettres, de raccorder leurs réseaux autoroutiers grâce à une jonction située à la hauteur de Bâle.

Les travaux n'ont été effectivement entrepris qu'en 1994, du fait de la difficulté à établir en commun un tracé dans une zone très urbanisée.

Ils sont à présent achevés, et le présent accord, signé le 13 juillet 2004 à Berne, établit la répartition financière de leur coût entre les deux pays, et constitue donc le point final de cette réalisation commune.

I. UNE LIAISON AUTOROUTIÈRE ÉDIFIÉE AU TERME D'UN LONG PROCESSUS DE NÉGOCIATION

La décision conjointement prise en 1963 par la France et par la Suisse de relier par autoroute les deux grands pôles économiques de Bâle et Mulhouse a été suivie d'une longue période de négociation pour définir le tracé optimal de cette liaison.

Ce raccordement visait à relier l'A 35 (axe nord-sud alsacien s'étendant de Bâle à Lauterbourg, via Mulhouse, Colmar et Strasbourg) à la route qui assure la continuité avec l'autoroute A 5 allemande. Après plusieurs années de discussion sur l'itinéraire, celui-ci fut finalement défini en 1987. Cette liaison, dénommée « tangente nord » est une autoroute urbaine à 4 voies, dont l'essentiel du tracé est souterrain. Un échangeur complet et quatre demi échangeurs permettent à la tangente nord d'écouler, en plus du trafic de transit, une grande partie du trafic urbain, décongestionnant ainsi des quartiers résidentiels. **La longueur du trajet est de 3,15 km dont plus de 2 en tunnels et 0,7 en ponts. Le coût total des travaux s'élève à environ 800 millions d'euros.**

Ceux-ci ont débuté le 1^{er} septembre 1994, s'échelonnent sur près de 12 ans, et ont été totalement achevés en 2006. Le projet définitif du tracé a été soumis à la France en 1992, et approuvé le 6 mars 1995 par le Directeur des Routes, qui a alors donné son accord à son homologue de l'office fédéral des transports à Berne sur les dispositions techniques de ce raccordement autoroutier.

Les acquisitions foncières ont été réalisées lors de la construction de l'A35, qui s'est achevée en 1989, sur la base d'une déclaration d'utilité publique du 4 janvier 1971 prolongée en 1975.

C'est la partie située sur le territoire suisse du raccordement définitif comportant les bretelles d'accès des poids lourds à la N 2, qui fait l'objet du présent texte.

II. LE PRÉSENT ACCORD DÉTERMINE LE SOLDE FINANCIER DES TRAVAUX, ET SA RÉPARTITION ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

En 1981, un arrangement franco-suisse a décidé, au niveau national, des indemnités dues pour l'utilisation de bureaux de douane à contrôles nationaux juxtaposés, dont le financement des plate-formes routières. Cet arrangement disposait que chaque Etat prendrait en charge 50 % du coût des investissements relatifs à la plate-forme douanière, et aux bretelles routières d'accès.

Au cours de la réalisation des travaux de raccordement, il s'est révélé nécessaire, en dérogation avec cet arrangement, d'élaborer un double compromis, portant sur la définition des infrastructures à prendre en compte dans le calcul final, et sur la prise en charge d'un raccordement provisoire, d'un **coût évalué à 1,8 millions de francs suisses**, nécessaire au bon achèvement des travaux.

Il a finalement été convenu que la France ne prendrait pas en charge ce raccordement, mais financerait elle-même les ouvrages prévus sur son territoire. Elle verserait également à la Suisse une somme forfaitaire correspondant à la différence entre ce financement et le montant global de sa participation, et cette somme serait ajustable en fonction de l'indice suisse des prix à la consommation.

Le présent accord autorise donc le versement à la Suisse des sommes requises par ces arrangements, et conclut ainsi le long processus qui a permis la réalisation d'une infrastructure importante pour le développement économique de la zone ainsi desservie.

En effet, ce point de passage absorbait, dès 2003, **21.500 véhicules par jour**, contre 12.500 en 1991, soit un quasi doublement en 10 ans. Le trafic des poids lourds a suivi une évolution similaire, passant de 1.100 par jour en 1987 à 2.300 en 2003. Il s'agit aussi, venant de Bâle, de l'accès routier principal à l'aéroport de Bâle-Mulhouse qui connaît une reprise d'activité, après une période difficile consécutive au retrait de la compagnie aérienne Swiss.

L'article 1er de l'accord organise la répartition financière des coûts d'acquisition des terrains et de ceux de réalisation de l'ouvrage, qui sont supportés intégralement par chacun des deux Etats pour les travaux effectués sur son territoire. Il fixe également **le principe du financement partiel par la France des travaux réalisés sur le territoire suisse, ainsi que le montant de ce financement.** La répartition définitive du financement des travaux de raccordement a finalement été fixée lors de négociations conduites par la direction régionale de l'équipement d'Alsace en 1995 et 1996. **La réunion finale du 17 avril 1996 a fixé la participation française à un montant forfaitaire de 1,55 million de francs suisses**, ajustable en fonction de l'indice suisse des prix à la consommation. Un euro valant aujourd'hui 1,59 franc suisse, **ce montant forfaitaire est donc de 975 000 euros.**

L'article 2 prévoit que des arrangements spécifiques seront conclus entre les administrations locales compétentes de chacun des deux Etats pour régler les questions d'exploitation et d'entretien de l'ensemble de l'ouvrage. Pour la France, c'est la direction départementale de l'équipement du Haut-Rhin qui mènera ces discussions.

CONCLUSION

Le présent accord vise à régler le solde financier de cette importante opération d'aménagement routier. Nos concitoyens alsaciens, qui l'ont inscrite dans le contrat de plan conclu entre l'Etat et leur région pour la période 2000-2006, en seront les premiers bénéficiaires en France.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa séance du 11 octobre 2006, la commission a examiné le présent rapport.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a **adopté** le projet de loi. Elle a accepté, sur la proposition de M. Serge Vinçon, président, que ce texte fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique.

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement de l'autoroute A 35 à la route nationale N 2 entre Bâle et Saint-Louis, signé à Berne le 13 juillet 2004 et dont le texte est annexé à la présente loi.¹

¹ Voir le texte annexé au document Sénat n° 331 (2005-2006)

ANNEXE I - ÉTUDE D'IMPACT¹

Le présent accord est un accord de règlement financier, qui n'a pas d'incidence juridique sur les législations nationales française et suisse.

Le montant définitif, fixé à 1,6485 millions de francs suisses, est couvert par l'inscription au contrat de plan Etat Région 2000-2006 et les engagements précédents.

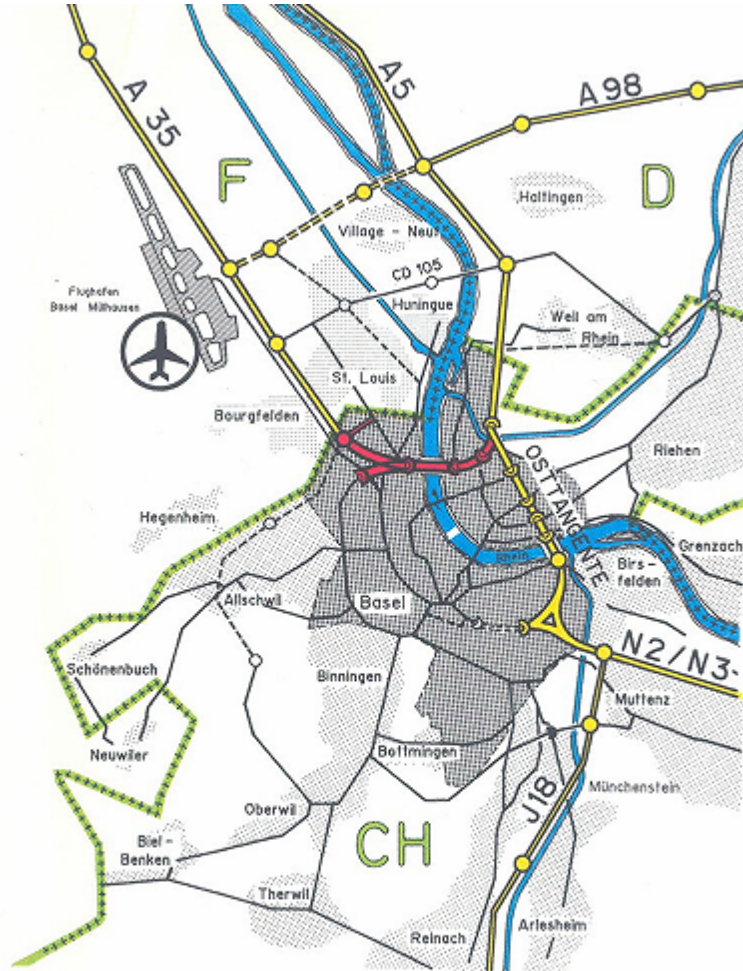
L'échéance du versement est fixée à trois mois après l'entrée en vigueur de l'accord.

¹ *Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.*

**ANNEXE II -
LOCALISATION DE LA LIAISON SUR LA FRONTIÈRE
FRANCO-SUISSE**



ANNEXE III - PLAN DE LA LIAISON



N2 Kanton Basel-Stadt
Nordtangente