

Document
mis en distribution
le 14 novembre 2002
N° 342

ASSEMBLÉE NATIONALE
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 novembre 2002.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport (ensemble un échange de lettres),

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présenté
au nom de M. Jean-Pierre RAFFARIN,
Premier ministre,
par M. Dominique de VILLEPIN,
ministre des affaires étrangères.

Traités et conventions.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les Gouvernements français et espagnol ont signé le 11 octobre 2001 un accord relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport, qui a été complété par un échange de lettres des 11 octobre 2001 et 14 février 2002.

Cet accord fait suite à celui du 25 avril 1991, liant les deux Etats en vue de la construction d'un tunnel routier au col du Somport, et a pour objet de définir le cadre juridique et financier applicable à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et à la modernisation du tunnel. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de l'accord du 11 octobre 2001, et pour permettre l'ouverture au trafic routier du tunnel, les deux gouvernements ont procédé à un échange de lettres précisant le rôle et les attributions de la commission technique mixte, mettant en place auprès de cette commission un comité de sécurité, fixant les conditions de mise en service du tunnel et chargeant l'Espagne de l'exploitation et de l'entretien du tunnel, de ses équipements et de ses accès immédiats.

Le tunnel du Somport permettra d'améliorer les conditions de circulation entre Pau et Saragosse en établissant une liaison permanente entre la France et l'Espagne dans des conditions de sécurité optimales.

*
* *

Après avoir exposé son objet (**article 1^{er}**) et défini les termes importants (**article 2**), l'accord institue à l'**article 3** une commission intergouvernementale (CIG), dont il fixe la composition (seize membres au plus), le rôle et les attributions en matière de règles

applicables au tunnel, de cahier des charges, de règlement de circulation, de plan de secours binational, de relations avec l'exploitant et de gestion du domaine public du tunnel.

Dès l'entrée en vigueur de l'accord, la CIG se substitue à la commission technique mixte (CTM) instituée par l'accord du 25 avril 1991.

La CIG dispose de l'assistance d'un comité de sécurité, chargé de l'éclairer, par ses avis techniques, dans les décisions qu'elle est amenée à prendre (**article 4**).

La Partie espagnole est chargée de l'exploitation et de l'entretien du tunnel. L'entreprise adjudicataire se conforme au cahier des charges approuvé par la CIG. Les dépenses d'exploitation et d'entretien sont réparties pour les deux tiers à la charge de l'Espagne et pour un tiers à celle de la France (**article 5**), ce qui est conforme à la localisation géographique de l'ouvrage.

Les mesures et contrôles nécessaires pour assurer la sécurité et le respect des règles de circulation et de stationnement des véhicules sont mises en œuvre par les Parties, qui prennent en charge les dépenses afférentes à la rémunération de leurs agents de police, de sécurité et d'assistance, ainsi que les frais d'équipements nécessaires à l'exécution de ces tâches (**article 8**).

En ce qui concerne les missions de police, compte tenu de l'impossibilité pratique pour les agents de chacun des deux Etats de pouvoir intercepter et verbaliser les contrevenants à l'intérieur du tunnel, ces agents sont autorisés à le faire dans la zone de contrôles située sur le territoire de l'autre Etat, dès lors que l'infraction poursuivie a été commise sur le territoire de leur Etat. Les règles applicables dans ce cas sont fixées par l'**article 9**. Cet article a fait l'objet de l'échange de lettres interprétatives des 11 octobre 2001 et 14 février 2002, l'interception et la verbalisation des contrevenants s'effectuant en conformité avec la législation nationale de la Partie concernée.

Le droit du travail applicable à l'entreprise adjudicataire est le droit espagnol. Celui applicable aux dommages causés aux usagers et aux tiers du fait de l'existence de l'exploitation ou de l'entretien du tunnel est celui de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le fait générateur du dommage (**article 10**).

En cas de circonstances exceptionnelles, telles qu'une catastrophe ou un acte terroriste, chaque Partie peut, après consultation de l'autre Partie, prendre des mesures dérogeant aux obligations du présent accord, notamment en matière de fermeture du tunnel (**article 12**).

Le règlement des différends se fait par la négociation. En l'absence de solution, le problème est soumis à un tribunal arbitral dont la composition et les attributions sont fixées par l'**article 13**.

*
* *

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport (ensemble un échange de lettres) qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis 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,
Vu l'article 39 de la Constitution,
Décrète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport (ensemble un échange de lettres), délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale 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 l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport, signé à Perpignan le 11 octobre 2001 (ensemble un échange de lettres des 11 octobre 2001 et 14 février 2002), et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 6 novembre 2002.

Signé : Jean-Pierre Raffarin

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères,
Signé : Dominique de Villepin

A C C O R D

entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement du Royaume d'Espagne
relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité
et, le cas échéant, à l'évolution
du tunnel routier du Somport,
ainsi qu'un échange de lettres
des 11 octobre 2001 et 14 février 2002

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne, ci-après désignés les parties,

Considérant l'accord entre la République française et le Royaume d'Espagne en vue de la construction d'un tunnel routier au col du Somport, signé à Paris le 25 avril 1991,

Considérant l'échange de lettres du 31 juillet 2001 et du 20 août 2001 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne destiné à permettre l'ouverture à la circulation du tunnel routier du Somport et à préciser les attributions et faciliter le fonctionnement de la commission technique mixte instituée par l'accord susvisé,

Considérant qu'il est de leur intérêt commun d'améliorer les conditions de circulation des biens et des personnes sur l'axe E 7 qui relie Saragosse à Pau et donc que le tunnel sous le col du Somport établisse une liaison routière permanente entre leurs deux pays dans des conditions de sécurité optimales,

Désireux de donner un cadre juridique à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution de ce tunnel, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Les parties déterminent par le présent accord les principes et conditions de l'exploitation, de l'entretien, de la sécurité et, le cas échéant, de l'évolution du tunnel routier du Somport, reliant la route nationale 134 côté français et la nationale 330 côté espagnol.

Article 2

Aux fins du présent accord, on entend par :

- a) « tunnel », l'ensemble formé par le tunnel proprement dit, ses accès immédiats, ainsi que les installations, équipements et biens divers, nécessaires à son exploitation et à son entretien et situés dans le périmètre délimité par le plan annexé au présent accord ;
- b) « l'entreprise adjudicataire du contrat d'entretien et d'exploitation », l'entité dotée de la personnalité juridique chargée de l'entretien et de l'exploitation du tunnel, dénommée ci-après « l'entreprise adjudicataire » ;
- c) « CIG », la commission intergouvernementale franco-espagnole du tunnel routier du Somport ;
- d) « zone de contrôles », la partie du territoire de chacun des deux Etats, déterminée d'un commun accord entre les parties et indiquée au plan annexé, à l'intérieur de laquelle les agents des deux gouvernements sont habilités à exercer les missions prévues à l'article 9 du présent accord ;
- e) « infraction », toute violation des règles de circulation et de stationnement des véhicules dans le tunnel ;
- f) « constater », l'acte par lequel un agent habilité observe la commission d'une infraction ;
- g) « intercepter », l'acte par lequel un agent habilité somme la personne ayant commis une infraction de s'arrêter, aux fins de dresser un procès-verbal ;
- h) « exploitation et entretien du tunnel », les prestations suivantes :
 - gestion du trafic et des équipements,
 - mesures spécifiques de sécurité,
 - première intervention de secours aux personnes et aux biens,
 - maintenance des équipements et des ouvrages,
 - entretien des centres d'exploitation et de maintenance principal et secondaire,
 - rédaction de certains documents administratifs,qui devront être décrites dans le cahier des charges prévu à l'article 5 du présent accord ;
- i) « cahier des charges », le cahier des clauses administratives et techniques applicables à l'exploitation et à l'entretien du tunnel, prévu à l'article 5 du présent accord.

Article 3

1. Il est créé une CIG qui comprend au plus 16 membres. Chaque partie désigne la moitié des membres de la CIG. Chaque délégation comprend au moins un membre du comité de sécurité prévu à l'article 4. La CIG sera présidée alternativement, pour un an, par le chef de chaque délégation ; la première présidence est assurée par l'Espagne.

2. La CIG est responsable du suivi au nom des parties et par délégation de celles-ci, de l'application du présent accord, ainsi que de l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel.

Au titre de cette mission, la CIG :

- a) Le cas échéant, peut actualiser, les règles applicables au tunnel en ce qui concerne sa conception technique (génie-civil, équipements et installations, signalisation routière, sécurité, qualité de l'air et conditions de circulation et de stationnement des véhicules, ...). Ces règles

doivent être publiées dans les journaux officiels de chacune des parties ;

b) Approuve le cahier des charges, le règlement de circulation et le plan de secours binational proposés par la commission technique mixte (CTM) et les modifie si cela s'avère nécessaire. Elle approuve le plan d'intervention et de secours de l'entreprise adjudicataire et, le cas échéant, les programmes et projets de travaux et d'équipements complémentaires concernant le tunnel. Elle propose aux parties les modalités de répartition des financements correspondants à ceux-ci ;

c) Veille au respect du cahier des charges et des décisions qu'elle prend ; à cette fin, la CIG doit notamment recevoir le contrat 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 ; l'entreprise adjudicataire doit accorder toute facilité à la CIG ou à ses représentants dûment accrédités pour l'exercice de cette mission ;

d) S'assure que les exercices de secours annuels et ceux qu'elle prescrit sont effectués et que les conclusions lui en sont soumises ;

e) Informe les parties en cas de non respect du cahier des charges et des décisions qu'elle prend et préconise les mesures appropriées ;

f) Donne son avis aux deux parties sur le choix de l'entreprise adjudicataire, ainsi que sur les accords particuliers nécessaires à la gestion du tunnel en tant qu'ils ne seraient pas réglés par le présent accord ;

g) Peut demander communication de tout acte conclu, dans le respect des prescriptions du cahier des charges, par l'entreprise adjudicataire avec des tiers et relatif à l'exploitation ou l'utilisation de l'ouvrage ou à des prestations intéressant la sécurité du tunnel ;

h) Donne un avis préalable sur toute demande d'autorisation d'occupation et d'utilisation du domaine public du tunnel.

3. La CIG se substitue, à partir de l'entrée en vigueur du présent accord, à la CTM, créée par l'accord du 25 avril 1991, dont les attributions et le fonctionnement ont été précisés par échange de lettres du 31 juillet 2001 et du 20 août 2001.

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 4. Ses décisions et avis sont délibérés en la seule présence des membres de la CIG et des secrétaires des débats.

Dans les domaines où elle n'a pas reçu de compétence, elle peut émettre toute recommandation et faire toute proposition qu'elle juge utile aux parties pour améliorer la situation de l'ouvrage au plan de l'exploitation ou de la sécurité.

Elle établit son propre règlement intérieur et le soumet à l'approbation des parties.

Aux fins de sa mission, elle peut demander toute information à l'entreprise adjudicataire et faire appel au concours des administrations de chaque partie ou à tout organisme ou personne de son choix.

Les frais de fonctionnement de la CIG sont pris en charge à parts égales par les parties. 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 4

Un comité de sécurité franco-espagnol est mis en place pour assister la CIG dans les décisions qu'elle prend sur toutes les questions ayant un lien avec la sécurité du tunnel.

Le comité de sécurité comprend une délégation française et une délégation espagnole constituées chacune de 4 membres désignés suivant les mêmes règles que celles prévues à l'article 3. Il est présidé alternativement, pour un an, par le chef de chaque délégation. La

première présidence est assurée par la France.

Les frais de fonctionnement du comité de sécurité sont pris en charge, à parts égales, par les parties. 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 parties ou d'un organisme public.

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 3 sur toutes les questions ayant un lien avec la sécurité du tunnel ;

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. Le président en fait rapport devant la CIG.

Le comité de sécurité arrête ses avis par accord des deux délégations. Ils sont délibérés en la seule présence des membres du comité de sécurité et des secrétaires des débats.

Il établit son règlement intérieur et le soumet à l'approbation de la CIG.

Aux fins de sa mission, il peut demander toute information à l'entreprise adjudicataire et faire appel au concours des administrations de chaque partie ou à tout organisme ou personne de son choix.

Article 5

La partie espagnole est chargée de l'exploitation et de l'entretien du tunnel. L'entreprise adjudicataire est tenue de se conformer au cahier des charges en vigueur.

Les dépenses relatives à l'exploitation et à l'entretien du tunnel sont prises en charge à raison de 2/3 par la partie espagnole et 1/3 par la partie française.

Article 6

L'entreprise adjudicataire ne peut déléguer aucune des responsabilités qui lui sont confiées au titre de son contrat avec la partie espagnole.

Article 7

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'en ait été la société inventrice.

Article 8

Les parties mettent en œuvre toutes les mesures et contrôles nécessaires pour assurer la sécurité et le respect des règles de circulation et de stationnement des véhicules.

En cas de lacune constatée par l'une ou l'autre des parties quant aux modalités d'exécution de cette prescription, chaque partie se réserve la possibilité de prendre, sur son territoire, toute mesure adaptée à la situation en cas d'urgence ou de danger. L'autre partie et la CIG en sont informées sans délai.

Chaque partie prend en charge :

a) La rémunération de ses agents chargés d'assurer les services de police, de secours et de lutte contre l'incendie, et de protection sanitaire ;

b) Les frais liés à la construction, à l'entretien, au fonctionnement, et le cas échéant au renouvellement, à l'évolution, des ouvrages, installations, équipements et biens divers nécessaires aux services cités au a) et affectés exclusivement aux besoins du tunnel.

Article 9

Chaque partie autorise les patrouilles d'agents chargés de missions de police relevant de l'autre Etat à circuler sur son territoire dans l'espace délimité par la zone de contrôle.

Les infractions peuvent être constatées par les agents de chacun des deux Etats, indépendamment du territoire sur lequel elles ont été commises.

Les agents compétents pour intercepter et verbaliser les contrevenants, selon le droit applicable, sont ceux de l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

Nonobstant ce qui est établi comme règle générale dans le paragraphe précédent, chaque Etat autorise les agents de l'autre Etat à intercepter et à verbaliser, dans la partie de la zone de contrôles située sur son territoire, dès lors que l'infraction poursuivie a été commise dans la partie de la zone de contrôle située sur le territoire de l'autre Etat.

Les agents de chacun des deux Etats doivent porter dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de l'autre Etat leur uniforme national ou un signe distinctif apparent ainsi que leur arme réglementaire.

L'usage de leur arme réglementaire dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de l'autre Etat est seulement autorisé en cas de légitime défense.

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

Les agents de chacun des deux Etats opérant dans la zone de contrôles sont soumis aux régimes de responsabilité civile et pénale prévus par la législation de l'Etat d'appartenance.

Les autorités de chacun des deux Etats donnent toutes facilités aux agents de l'autre Etat pour obtenir l'identification du nom du propriétaire d'un véhicule immatriculé dans leur Etat et tous autres renseignements nécessaires, aux fins de procéder à sa verbalisation pour une infraction dûment constatée.

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

Les agents qualifiés et accrédités de part et d'autre peuvent franchir cette frontière pour toute enquête de police dans la limite de la zone de contrôle. Les parties accordent à ces agents les mêmes protection et assistance qu'à leurs propres agents.

Article 10

Le droit applicable aux conditions de travail et aux régimes sociaux du personnel de l'entreprise adjudicataire, ainsi qu'aux dommages causés à ce personnel, est le droit en vigueur en Espagne.

Le droit applicable aux dommages causés aux usagers et aux tiers du fait de l'existence, de l'exploitation ou de l'entretien du tunnel est celui de l'Etat sur le territoire duquel a eu lieu le fait générateur du dommage.

Article 11

Les questions financières, fiscales, douanières, sociales, sanitaires et de sécurité publique soulevées par l'exploitation, l'entretien, la sécurité et, le cas échéant, l'évolution du tunnel, font l'objet d'accords particuliers, entre les parties, en tant qu'elles ne seraient pas réglées par le présent accord.

Article 12

Dans tous les cas de circonstances exceptionnelles telles que des catastrophes naturelles ou civiles, des actes de terrorisme, des conflits armés, des attroupements aux abords immédiats de l'ouvrage ou de menaces de situations assimilables à des cas de force majeure, chaque partie, après consultation de l'autre partie, si la situation le permet, peut prendre des mesures dérogeant aux obligations mises à sa charge par le présent accord et notamment décider la fermeture ou la restriction du trafic dans tout ou partie du tunnel.

Article 13

Les parties doivent tenter de résoudre tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou des décisions et règlements de la commission intergouvernementale par la négociation.

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.

Le tribunal arbitral est composé de deux arbitres et d'un surarbitre. Chaque partie nomme un arbitre dans un délai d'un mois à compter de la requête de l'un d'entre eux. Dans le 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.

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.

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

Chacune des parties supporte les frais de l'arbitre désigné par elles, et partagent à parts égales les autres frais du tribunal.

Article 14

Le présent accord peut être révisé d'un commun accord entre les parties, notamment pour :

- a) Modifier le plan visé à l'article 2 ;
- b) Modifier les dispositions de l'article 3 relatives à la CIG ou celles de l'article 4 relatives au comité de sécurité ;
- c) Modifier les dispositions de l'article 6 relatives à l'entreprise adjudicataire.

Article 15

Chacune des parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui concerne l'entrée en vigueur du présent accord, 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 parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Perpignan, le 11 octobre 2001, en deux exemplaires, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française
Jean-Claude Gayssot
*Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement*

Pour le Gouvernement
du Royaume d'Espagne
Francisco Alvarez-Cascos
*Ministre de l'Équipement
et des Travaux publics
et du développement*

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Paris, le 11 octobre 2001.

Monsieur le Ministre,

A la suite des entretiens qui se sont déroulés entre des représentants de nos deux Gouvernements au sujet de l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 9 de l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, l'entretien, la sécurité et, le cas échéant, l'évolution du tunnel du Somport, j'ai l'honneur, d'ordre de mon Gouvernement, de vous confirmer qu'il y a lieu d'interpréter les alinéas 3 et 4 de l'article 9 ainsi : les agents de l'Etat sur le territoire duquel a été commise l'infraction sont compétents pour intercepter et verbaliser le contrevenant dans les conditions et selon les modalités prévues par leur législation nationale.

Les agents de chacun des deux Etats sont autorisés à intercepter et à verbaliser les contrevenants, dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de l'autre Etat, dès lors que l'infraction poursuivie a été commise dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de leur Etat.

Je vous serai obligé de bien vouloir me confirmer que cette interprétation recueille l'agrément de votre Gouvernement. Dans ce cas, la présente lettre, ainsi que votre réponse, constitueront un Accord entre nos deux Gouvernements, qui prendra effet à la date d'entrée en vigueur de l'Accord relatif à l'exploitation, l'entretien, la sécurité et, le cas échéant, l'évolution du tunnel du Somport.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération et de mes amitiés.

Jean-Claude Gayssot
LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS

Madrid, le 14 février 2002.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 octobre 2001, dont le texte est le suivant :

« A la suite des entretiens qui se sont déroulés entre des représentants de nos deux Gouvernements au sujet de l'interprétation qu'il convient de donner à l'article 9 de l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, l'entretien, la sécurité et, le cas échéant, l'évolution du tunnel du Somport, j'ai l'honneur, d'ordre de mon Gouvernement, de vous confirmer qu'il y a lieu d'interpréter les alinéas 3 et 4 de l'article 9 comme signifiant que les agents de l'Etat sur le territoire duquel a été commise l'infraction sont compétents pour intercepter et verbaliser les contrevenants dans les conditions et selon les modalités prévues par leur législation

nationale, et comme autorisant les agents de chacun des deux Etats à intercepter et à verbaliser les contrevenants, dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de l'autre Etat, dès lors que l'infraction poursuivie a été commise dans la partie de la zone de contrôles située sur le territoire de leur Etat.

Je vous serai obligé de bien vouloir me confirmer que cette interprétation recueille l'agrément de votre Gouvernement. Dans ce cas, la présente lettre, ainsi que votre réponse, constitueront un Accord entre nos deux Gouvernements, qui prendra effet à la date d'entrée en vigueur de l'Accord relatif à l'exploitation, l'entretien, la sécurité et, le cas échéant, l'évolution du tunnel du Somport.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération. »

J'ai le plaisir de vous informer que le texte antérieur a l'approbation de mon Gouvernement et je vous prie de le considérer, joint à la présente, comme un Accord entre nos deux Gouvernements, complétant l'Accord entre la République française et le Royaume d'Espagne, signé en date du 11 octobre 2001, en relation avec l'exploitation, la conservation, la sécurité et, le cas échéant, la transformation du tunnel du Somport, qui prendra effet à la même date que l'entrée en vigueur de ce dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de ma très haute considération.

Francisco Alvarez-Cascos

N° 342 - Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre la France et le Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et à l'évolution du tunnel routier du Somport