



N° 3950

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 juillet 2016.

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement
de la République française et le Gouvernement de la République
du Tadjikistan relatif à la **construction d'une tour de contrôle**
sur l'aéroport de Douchanbé,*

(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. Manuel VALLS,
Premier ministre,

PAR M. Jean-Marc AYRAULT,
ministre des affaires étrangères et du développement international

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France s'est engagée, en contrepartie de l'occupation d'une partie de l'aérogare de l'aéroport de Douchanbé lors de l'opération PAMIR de fin janvier 2002 au 28 octobre 2014, à prendre en charge la construction d'une tour de contrôle financée et supervisée par le ministère de la défense au profit des autorités tadjikes, bénéficiaires finaux. Dans ces conditions, il a été décidé de négocier un accord bilatéral qui aura vocation à régir à la fois les conditions de mise en œuvre de la construction de la tour de contrôle, ainsi que le statut du personnel des forces armées et du personnel civil au Tadjikistan.

Cet accord a été signé à Douchanbé le 13 juillet 2015.

L'accord est composé de quatorze articles et d'une annexe.

L'**article 1^{er}** précise l'objet de l'accord et présente les éléments composant la tour de contrôle.

L'**article 2** est consacré aux définitions.

Les articles 3 à 5 portent sur l'opération de construction de la tour. Ainsi, l'article 3 prévoit que les coûts sont à la charge de la partie française et désigne les autorités responsables de la mise en œuvre de l'accord. Il charge notamment l'état-major des armées de la maîtrise d'ouvrage stratégique, lequel est représenté localement par l'attaché de défense de l'ambassade de France au Tadjikistan, et désigne le service d'infrastructure de la défense (SID) comme maître d'œuvre.

L'**article 4** décrit les missions dévolues à la Partie française dans le cadre de la réalisation de la tour de contrôle ainsi que pendant la période de garantie de parfait achèvement (GPA) qui dure un an à compter de la date de réception de l'ouvrage. Enfin, l'**article 5** expose les obligations à la charge de la Partie tadjike.

L'**article 6** prévoit que les Parties peuvent conclure des arrangements techniques, afin de préciser les modalités d'application de ce texte, et

renvoie à l'annexe de l'accord, laquelle établit un calendrier de mise en œuvre de la construction de la tour de contrôle.

L'**article 7** porte sur le statut des membres des forces armées et du personnel civil de la Partie française, dans le cadre de l'application du présent accord. Le personnel des forces armées de la Partie française et le personnel civil français bénéficient des mêmes privilèges de juridiction et d'exécution que ceux accordés aux membres du personnel administratif et technique d'une mission diplomatique par la convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961.

Ils bénéficient en particulier :

– de l'immunité totale de juridiction pénale et d'exécution d'une décision pénale ;

– d'une immunité de juridiction civile et administrative pour les actes accomplis dans le cadre de leurs fonctions ;

– de l'inviolabilité.

L'**article 8**, consacré aux stipulations fiscales, maintient la domiciliation fiscale des personnels des forces armées et du personnel civil de la Partie française dans l'État d'origine.

L'**article 9** prévoit la délivrance par la Partie tadjike de visas à titre gratuit pour les membres du personnel civil français et l'exonération de droits et taxes pour l'importation et l'exportation de matériels, biens, équipements et personnels des forces armées de la Partie française dans le cadre de l'exécution de l'accord.

L'**article 10** prévoit la nature du soutien logistique de la partie tadjike à la partie française pour cette coopération, et laisse la possibilité aux Parties de convenir d'un soutien logistique non prévu par ce texte, nécessaire à l'exécution des activités prévues par l'accord.

Les **articles 11, 12 et 13** encadrent respectivement le règlement des dommages, l'échange d'informations non classifiées et le règlement des différends. S'agissant du règlement des dommages, chaque Partie prend à sa charge la réparation des dommages dont elle est responsable.

L'**article 14** relatif aux dispositions finales précise les modalités d'entrée en vigueur et établit notamment que l'accord prend fin au terme de

la période de « garantie de parfait achèvement » (GPA), soit un an après la date de réception de l'ouvrage.

L'**annexe**, qui fait partie du présent accord, précise les stipulations de celui-ci et apporte des éléments plus techniques.

Ainsi, l'**article 1^{er}** établit les caractéristiques de la zone de construction de la tour, l'**article 2** détaille les missions listées à l'article 4 de l'accord, l'**article 3** de l'annexe précise les obligations dévolues à la Partie tadjike. Enfin, l'**article 4** détaille de manière plus technique la composition des différents éléments de la tour et énonce les exigences environnementales et de sécurité.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan relatif à la construction d'une tour de contrôle sur l'aéroport de Douchanbé et qui, comportant des dispositions de nature législative, notamment en ce qu'il instaure des garanties d'État qui entrent dans le champ des principes fondamentaux du régime des obligations civiles et commerciales, 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 et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décède :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan relatif à la construction d'une tour de contrôle sur l'aéroport de Douchanbé, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera 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 de la République du Tadjikistan relatif à la construction d'une tour de contrôle sur l'aéroport de Douchanbé (ensemble une annexe), signé à Douchanbé le 13 juillet 2015, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 13 juillet 2016.

Signé : Manuel VALLS

Par le Premier ministre :
*Le ministre des affaires étrangères
et du développement international*

Signé : Jean-Marc AYRAULT

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU TADJIKISTAN RELATIF À LA CONSTRUCTION D'UNE TOUR DE CONTRÔLE SUR L'AÉROPORT DE DOUCHANBÉ (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À DOUCHANBÉ LE 13 JUILLET 2015

Le Gouvernement de la République française, ci-après dénommé « la Partie française », et
Le Gouvernement de la République du Tadjikistan, ci-après dénommé « la Partie tadjike »,
Conjointement dénommés « les Parties »,

Considérant l'Accord sous forme d'échange de notes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan relatif aux conditions de déploiement et de stationnement temporaire sur le territoire de la République du Tadjikistan des forces armées de la République française participant aux opérations de lutte contre le terrorisme international, signé le 7 décembre 2001,

Désireux de renforcer les liens étroits qui existent entre la République française et la République du Tadjikistan, fondés sur le respect mutuel de la souveraineté de chacune des deux Parties,

et

Désireux de poursuivre et d'approfondir la mise en œuvre d'une coopération en matière de défense,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

1. Le présent Accord détermine les conditions de la construction d'une tour de contrôle sur l'aéroport de Douchanbé, ci-après désignée « l'opération ».

2. L'opération consiste en la construction d'une tour de contrôle composée :

- d'un fût surmonté d'une vigie (dont le podium est situé à 36 m de haut) ;
- d'un espace sous vigie ;
- d'un espace technique en pied de tour ;
- d'une passerelle de liaison avec le centre de contrôle (CRC) existant.

Une partie des travaux de voiries, dont le contenu est précisé par des arrangements spécifiques signés entre les Parties, ainsi que les réseaux divers associés à la tour de contrôle sont compris dans l'opération, jusqu'en limite de parcelle.

Article 2

Au sens du présent Accord, il convient d'entendre par :

- "forces armées", les unités ou formations constituées des armées de terre, de mer ou de l'air ou de tout autre corps militaire de l'une des Parties ;
- "personnel des forces armées de la Partie française", le personnel appartenant aux forces armées de la Partie française qui se trouve sur le territoire de la Partie tadjike pour l'exécution du présent Accord ;
- "personnel civil français", le personnel civil français qui se trouve sur le territoire de la Partie tadjike pour l'exécution du présent Accord ;
- "matériels, biens et équipements", tout ce qui est nécessaire aux travaux de construction, tels que les fournitures (matériaux, éléments préfabriqués...), les équipements de protection de chantier individuels et collectifs, les éventuels engins de travaux publics, les véhicules et tout autre équipement et moyen de transport de la Partie française nécessaires pour l'exécution du présent Accord.

Article 3

1. La Partie française s'engage à réaliser l'opération, conformément aux termes de l'Annexe au présent Accord. L'ensemble des coûts résultant de la réalisation de l'opération est à la charge de la Partie française.

2. La Partie française charge les services suivants de mettre en œuvre les dispositions du présent Accord :

- Maître d'ouvrage stratégique : état-major des armées (EMA) ;
- Maître d'ouvrage délégué : état-major de l'armée de l'air (EMAA) ;
- Représentant local du maître d'ouvrage : attaché de défense de l'ambassade de France au Tadjikistan ;
- Assistance à Maîtrise d'ouvrage : direction centrale du service d'infrastructure de la défense (DCSID) ;
- Programmiste : service technique de l'Aviation civile (STAC) ;
- Maître d'œuvre : service d'infrastructure de la défense (SID) ;
- Conducteur d'opération et assistant au maître d'œuvre : service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA).

3. La Partie tadjike charge les services suivants de mettre en œuvre les dispositions du présent Accord :

- Maître d'ouvrage national : entreprise unitaire d'Etat « *Tadjikaeronavigatsiya* » du ministère des Transports de la République du Tadjikistan.

4. Les prestations d'adaptation aux normes tadjikes des documents de conception du SNIA de la Partie française sont effectuées par la société anonyme Shahrofar de l'Agence d'architecture et de construction près le Gouvernement de la République du Tadjikistan, qui sont précisées par contrat entre la Partie française et cette société.

Article 4

1. Afin de réaliser l'opération telle que définie au 1.2 du présent Accord, la Partie française assure les missions de :

- Préparation de la parcelle/chantier ;
- Réalisation de travaux de voiries réseaux divers (VRD) ;
- Réalisation des travaux de bâtiment ;
- Fourniture, installation et mise en service d'équipements.

2. Ces missions sont détaillées à l'article 2 de l'Annexe au présent Accord.

3. A compter de la date d'achèvement des travaux, la Partie française remet à la Partie tadjike la tour de contrôle, désignée ci-après "l'ouvrage", réalisée conformément aux termes de l'article premier du présent Accord. Les modalités de remise de l'ouvrage sont définies conjointement par les Parties.

4. La Partie française assure la garantie de parfait achèvement (GPA) pour une durée de 1 an à compter de la date de réception de l'ouvrage officialisant l'achèvement des travaux.

Pendant ce délai de GPA, la Partie française :

- assure la levée des éventuelles réserves restantes ;
- remédie ou fait remédier à tous les désordres signalés par la Partie tadjike, de telle sorte que l'ouvrage soit conforme à l'état où il était lors de la réception ou après correction des imperfections constatées lors de celle-ci ;
- procède, le cas échéant, aux travaux confortatifs ou modificatifs, dont la nécessité serait apparue à l'issue des épreuves effectuées conformément aux stipulations prévues par les documents particuliers du marché de travaux ;
- remet à la Partie tadjike les éventuels plans des ouvrages non remis à la réception, conformes à l'exécution.

Cette garantie de parfait achèvement ne s'étend pas aux travaux nécessaires pour remédier aux effets de l'usage ou de l'usure normale.

Article 5

1. Les obligations à la charge de la Partie tadjike, au titre du présent Accord, sont les suivantes :

- Préparation et protection du site ;
- Réalisation de travaux de voiries réseaux divers (VRD) ;
- Fourniture, installation et mise en service d'équipements ;
- Etudes de compatibilité et déplacement éventuel d'équipements extérieurs à la parcelle.

2. Ces obligations sont détaillées à l'article 3 de l'Annexe au présent Accord.

3. La Partie tadjike s'engage à fournir toutes les données nécessaires au projet dont elle dispose, à assister la Partie française pour l'obtention des autorisations administratives nécessaires et dans la passation des contrats nécessaires à l'exécution du présent Accord.

4. La Partie tadjike désigne l'entreprise unitaire d'Etat « *Tadjikaeronavigatsya* » du ministère des Transports de la République du Tadjikistan comme interlocuteur privilégié de la Partie française aux fins de l'exécution du présent Accord.

5. Les livraisons de biens, l'exécution de travaux et les prestations de services dans le cadre de la mise en œuvre du présent Accord sont exonérées sur le territoire de la Partie tadjike de la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 6

1. Les dispositions du présent Accord sont précisées par voie d'arrangements conclus entre les autorités compétentes des Parties.

2. L'échéancier de l'opération est défini à l'Annexe au présent Accord.

Article 7

1. Le statut des membres du personnel des forces armées de la Partie française sur le territoire de la Partie tadjike au titre de l'application du présent Accord est défini par l'Accord sous forme d'échange de notes signé le 7 décembre 2001.

2. Aux fins de l'application du présent Accord, les membres du personnel civil de la Partie française qui sont agents de l'Etat bénéficient des mêmes privilèges de juridiction et d'exécution que ceux accordés aux membres du personnel administratif et technique d'une mission diplomatique par la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961.

3. Les Parties ou leurs représentants conviennent du nombre des membres du personnel civil de la Partie française qui ont droit aux privilèges en vertu du paragraphe 2 du présent article et dont la présence sur le territoire de la République du Tadjikistan est rigoureusement nécessaire aux fins de l'application du présent Accord.

Article 8

1. L'imposition, y compris le paiement des impôts sur le revenu et sur la fortune, des droits de succession et de donation et des autres impôts et versements obligatoires, des membres du personnel des forces armées de la Partie française et du personnel civil de la Partie française qui, à seule fin d'exercer les fonctions qui leur sont dévolues par le présent Accord, se trouvent sur le territoire de la République du Tadjikistan, a lieu dans l'État français. Les personnes susmentionnées sont considérées comme résidents fiscaux de la Partie française qui leur verse les soldes, traitements et autres rémunérations similaires.

2. Les soldes, traitements et rémunérations similaires autres que les pensions payées par la Partie française aux membres du personnel en cette qualité ne sont imposables que dans cet Etat.

Article 9

1. Dans le cadre de l'exécution du présent Accord, la Partie tadjike simplifie le régime de visa, à titre gratuit, pour les membres du personnel civil français.

2. Les matériels, biens et équipements sont acheminés, selon les cas, par voie aérienne ou terrestre.

3. Dans le cadre de l'exécution du présent Accord, les matériels, biens et équipements, ainsi que le personnel civil français et le personnel des forces armées de la Partie française sont exonérés de tous droits et taxes à l'entrée comme à la sortie du territoire de la Partie tadjike.

4. La liste des biens, matériaux et équipements importés pour la construction de la tour de contrôle est approuvée par le Gouvernement de la République du Tadjikistan.

5. Il ne peut être procédé à l'inspection du matériel, des biens et des équipements et à la fouille du personnel militaire et civil de la Partie française dans le cadre du contrôle frontalier et douanier au point de passage, ni être exigé ou vérifié de documents et renseignements complémentaires nécessaires au contrôle frontalier et douanier, que si les autorités frontalières et douanières de la Partie tadjike ont des raisons sérieuses d'estimer que lesdits matériel, biens et équipements ne sont pas ceux pour lequel l'autorisation a été délivrée.

Article 10

1. La Partie française assure son propre hébergement et son alimentation. La Partie tadjike met gratuitement à la disposition de la Partie française des locaux, le ravitaillement quotidien en eau et en électricité et la protection des locaux.

2. La Partie tadjike peut, à la demande de la Partie française, fournir les moyens logistiques nécessaires à l'exécution des activités prévues au titre du présent Accord.

Article 11

La Partie responsable d'un dommage prend à sa charge les frais encourus au cours de l'exécution du présent Accord.

Article 12

Les Parties s'accordent pour échanger des informations non classifiées nécessaires relatives à la mise en œuvre du présent Accord.

Article 13

Les différends liés à l'interprétation ou à l'exécution des dispositions du présent Accord sont réglés par voie de négociation entre les Parties.

Article 14

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour suivant la réception par la voie diplomatique de la dernière des notifications écrites de l'accomplissement par les Parties des procédures internes requises pour son entrée en vigueur.

2. Le présent Accord est conclu pour la durée de l'opération. Il prend fin au terme de la période de GPA.

3. Le présent Accord peut être dénoncé à tout moment, par notification écrite et par la voie diplomatique, par chacune des Parties. Dans ce cas, la dénonciation prend effet 6 (six) mois après réception de la notification par l'autre Partie. D'un commun accord, les Parties se répartissent la prise en charge des frais engagés dans le cadre de l'exécution du présent Accord.

4. Le présent Accord peut être modifié à tout moment, par écrit, d'un commun accord entre les Parties. Les modifications entrent en vigueur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article.

5. La dénonciation du présent Accord n'affecte pas les droits ou obligations des Parties résultant de son exécution préalablement à cette dénonciation.

Fait à Douchanbé le 13 juillet 2015 en double exemplaire chacun en langues française, tadjike et russe. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, les versions française et russe prévaudront.

Pour le Gouvernement de la
République française
DIDIER LEROY
Ambassadeur de France
au Tadjikistan

Pour le Gouvernement de la
République du Tadjikistan
SHERALI GANDJALZODA
Ministre des Transports
de la République du Tadjikistan

A N N E X E

Article 1^{er}

Caractéristiques de l'emprise concernée et liens avec l'existant

1.1 L'implantation de la nouvelle tour de contrôle est guidée par la prise en compte des exigences de visibilité, des contraintes aéronautiques et radioélectriques, des réserves potentielles de constructibilité, et d'une manière plus générale d'une cohérence d'aménagement.

Le plan de développement de l'aérodrome de Douchanbé prévoit l'implantation de la nouvelle tour de contrôle à l'est du bâtiment de contrôle existant. L'emprise concernée est vierge de toute construction. Des sondages de sol ont été réalisés en 2007 sous maîtrise d'œuvre du service d'infrastructure de la défense avec l'appui du centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) d'Aix-en-Provence. La zone d'implantation de la future tour de contrôle est prévue à proximité immédiate du bâtiment CRC.

1.2 Le projet intègre une liaison directe, via une passerelle aérienne, vers le 1^{er} étage du bâtiment CRC. L'acheminement des différents fluides et câblages depuis les différents points de la plateforme (bâtiment CRC ou autres), à charge de la Partie tadjike, est prévu au niveau des documents de conception. Ce raccordement se fait :

- soit directement, en R+1, vers le bâtiment CRC ;
- soit via une ou plusieurs chambres de tirage ou fosses de raccordement en rez-de-chaussée incluses dans la parcelle, vers les réseaux de la plateforme aérienne, et faisant partie de l'opération. Les travaux de VRD (tranchées et fourreaux) internes à la parcelle, de la tour de contrôle jusqu'aux chambres de tirage, font partie de l'opération.

Tous les raccordements aux divers réseaux sur l'aéroport sont à charge de la Partie tadjike.

Article 2

Missions à la charge de la partie française

2.1 Préparation de la parcelle/chantier :

- la préparation de la parcelle : nivellement et décapage ;
- la protection du chantier, les installations et les alimentations temporaires de chantier ;

2.2 Travaux de bâtiment :

- les travaux tous corps d'état (second œuvre inclus), y compris ceux relatifs à la passerelle de communication entre le bâtiment CRC et la tour à construire, et la réception de l'ouvrage ;
- les travaux de réaménagement du bâtiment CRC liés à la mise en place de la passerelle de communication avec la tour (perçement pour la communication, restructuration d'une circulation intérieure, modification de cloisonnement...);

2.3 La fourniture, l'installation et la mise en service des équipements suivants :

- les éléments fixés de manière rigide à la construction (accessoires électriques, thermiques, sanitaires...);
- la protection contre la foudre dont les travaux de terrassement et de ceinturages de terre situés à l'intérieur de la parcelle ;
- un interphone permettant la communication entre la vigie et l'espace vie sous-vigie; les équipements de lutte contre l'incendie internes à la tour (détecteurs, RIA, colonnes d'eau (colonne sèche) (colonne humide), report d'alarme en vigie,...) ;

2.4 Travaux de Voirie, Réseaux, Divers (VRD) :

- les travaux de VRD propres à la construction limités à la parcelle d'implantation de la tour de contrôle ; ces travaux intègrent notamment les chambres de tirage, les fosses de raccordement, les tranchées et fourreaux nécessaires à l'acheminement des fluides et réseaux divers dont les réseaux opérationnels provenant des équipements de la navigation aérienne de la plate-forme et/ou depuis l'aérogare actuelle et/ou depuis le bâtiment CRC. Les VRD n'intègrent aucune fourniture et pose de câbles de distribution de ces réseaux ;
- les abords de l'ouvrage et aménagements extérieurs jusqu'en limite de parcelle d'implantation de la tour ;
- création d'un caniveau périphérique autour de la tour, dont la cote intérieure est située à 8 mètres minimum de la cote extérieure du radier de la tour ;

- les réservations pour le câblage informatique interne de la tour ;
- les réservations pour le câblage du contrôle d'accès interne à la tour ;
- les réservations pour le câblage téléphonique interne à la tour ;
- la distribution en énergie électrique de la tour depuis les tableaux généraux basse tension (TGBT) en pied de tour jusqu'aux tableaux divisionnaires secouru et ondulé et les sous-tableaux divisionnaires de distribution, à l'exception des tableaux divisionnaires opérationnels dont la distribution en énergie depuis le TGBT prioritaire sera à la charge de la Partie tadjike.

Article 3

Obligations à la charge de la partie tadjike

3.1 Préparation, protection du site :

- l'éventuelle dépollution pyrotechnique de la parcelle ;
- le dévoiement des réseaux qui gênent la construction ;
- la sécurité et la sûreté du site : protection périmétrique (clôture et portails).

3.2 La fourniture, l'installation et la mise en service des équipements suivants :

- les équipements de la navigation aérienne (baies électroniques, consoles de travail des contrôleurs, antennes, radars de communication...);
- les équipements spécifiques à l'alimentation électrique de la tour et leur déplacement vers le lieu de montage définitif (groupe électrogène avec cuve à fioul – dont leur déplacement -, onduleur, batteries, ...);
- les antennes de communication nécessaires au contrôle aérien ;
- les antennes TV et la distribution interne de la tour ;
- les postes téléphoniques ;
- les dispositifs de contrôle d'accès (digidoc ou lecteur de badges).

3.3 Travaux de VRD :

- les travaux de voirie hors limites de parcelle pour le raccordement au réseau existant ;
- l'acheminement des réseaux opérationnels depuis les installations de la navigation aérienne de la plate-forme et/ou depuis l'aérogare actuelle et/ou depuis le bâtiment CRC jusqu'aux équipements de la tour ;
- le raccordement du bâtiment CRC en courant secouru depuis le groupe électrogène de la tour ;
- l'ensemble des travaux de câblage pour les courants faibles (téléphonique, informatique, contrôles) y compris la fourniture et pose des joncteurs et répartiteurs, le déplacement des commandes de balisage lumineux ;
- le report d'alarme incendie de la tour vers le service d'incendie et de secours.

3.4 Etudes de compatibilité et déplacement éventuel d'équipements extérieurs à la parcelle :

- le déplacement éventuel d'antennes émission/réception situées sur le toit du bâtiment CRC : la future tour est susceptible de perturber les émission/réception radioélectriques des antennes actuelles ;
- le déplacement éventuel d'antennes d'émission/réception situées entre le bâtiment CRC et le bâtiment d'alimentation.

Article 4

Exigences fonctionnelles, techniques et environnementales de l'opération

4.1 Conception générale de l'ouvrage.

4.1.1 Fût.

Le fût comporte :

- un escalier depuis le rez-de-chaussée (RdC) jusqu'à l'espace sous vigie ;
- un ascenseur depuis le RdC jusqu'à l'espace sous vigie, pour l'accès du personnel ainsi que des matériels et équipements ;
- une gaine technique pour l'acheminement des câbles dédiés uniquement aux équipements de la navigation aérienne ;
- une ou plusieurs gaines techniques dédiée(s) aux autres fluides et câblages.

Le fût est réalisé avec un accès au niveau du sol et un accès au niveau du 1^{er} étage du bâtiment CRC, via une passerelle aérienne. La création de cette passerelle implique des travaux de percement et de réaménagement ponctuel du bâtiment CRC.

4.1.2 Vigie.

La vigie comprend quatre positions :

- trois postes de contrôle,
- un poste de superviseur.

4.1.3 Espace sous vigie.

L'espace sous vigie comprend :

- un palier de distribution au niveau duquel arrivent l'ascenseur et l'escalier extérieur de secours, tournant autour de la cage d'ascenseur, ainsi que les locaux suivants :
- un local sanitaire : un WC mixte,
- un local vie,
- un ou plusieurs locaux techniques selon nécessité,
- un escalier menant à la vigie et à la coursive extérieure de la vigie.

4.1.4 Niveau sol.

Il est prévu un ensemble technique en pied de tour constitué de plusieurs locaux techniques destinés à accueillir : un groupe électrogène, un onduleur à usage opérationnel pour les équipements spécifiques de navigation aérienne, un onduleur pour les équipements de génie climatique et électrique et les batteries associées, un surpresseur pour amener l'eau en haut de la tour, ainsi que divers équipements liés à la distribution d'énergie.

La cuve à fioul alimentant le groupe électrogène de la tour ne sera pas installée dans un de ces locaux techniques ; elle sera implantée en limite de parcelle.

4.1.5 VRD.

La tour de contrôle est raccordée aux réseaux de distribution d'électricité, de télécommunication et de fluides divers de l'aéroport de Douchanbé conformément aux stipulations du présent accord.

Le pied de la tour est aménagé afin de permettre l'accès des moyens de secours.

4.2 Surfaces et besoins fonctionnels des locaux.

DÉSIGNATION	SU PROJETÉE (M²)	DESCRIPTION ET BESOINS SPÉCIFIQUES DU LOCAL
Vigie	55 m² (hors trémies escaliers)	Local destiné à accueillir 3 postes de contrôle + une position supervision en retrait. Orientation : Vue sur la piste, vision panoramique 360 °. Plancher technique. Rafraîchissement. Détection incendie. Accessibilité par escalier secondaire intégré au volume de la vigie. Le toit de la vigie doit être accessible et permettre l'installation d'antennes de communication.
Espace vie sous vigie	9,5 m²	Coin cuisine-repas des contrôleurs. Equipement kitchenette (évier, réfrigérateur, four micro-onde, plaques chauffantes...) à la charge de la Partie tadjike.
Sanitaire	1,5 à 2 m²	Sanitaire mixte composé de : 1 WC + 1 lave-mains.
Local technique sous vigie	7 m²	Local destiné à accueillir les équipements dédiés à la navigation aérienne fournis par le maître d'œuvre industriel (2 baies électroniques), l'arrivée des câbles et la distribution des meubles en vigie. Plancher technique. Rafraîchissement.
Local clim sous vigie	1,5 à 2 m²	Surface pouvant évoluer en fonction du dispositif et des équipements de climatisation qui seront mis en place dans le projet.
Local technique en pied de tour	35 à 37 m²	Utilisation : ensemble de locaux destinés à accueillir : groupe électrogène + cuve à fioul, onduleur opérationnel. TGBT, répartiteurs, armoires de protection, ...

4.3 - Exigences globales réglementaires et de sécurité.

Les locaux doivent offrir un cadre de travail ergonomique et agréable, en adéquation notamment avec les activités de contrôle aérien et la réglementation en vigueur au Tadjikistan.

4.3.1 - Détection incendie.

Les locaux techniques sous vigie et la vigie sont équipés de détection incendie.

4.3.2 - Contrôle d'accès.

Les deux accès à la tour de contrôle, en pied de tour et au niveau passerelle, sont équipés de contrôle d'accès par digicode (dont la fourniture et l'installation est à charge de la Partie tadjike).

4.3.3 – Protection contre la foudre.

La construction respecte les règles de protection contre la foudre.

4.3.4 – Réglementation Immeubles de Grande Hauteur.

Le projet prend en compte les préconisations du cahier des charges relatif à la sécurité incendie des tours de contrôle pour la conception des espaces vigie et sous vigie, de leurs dispositifs d'accès et de cloisonnement.

4.3.5 – Contraintes sismiques.

Le projet se situe dans une zone classée à hauts risques sismiques (degré 9, au sens du référentiel normatif tadjik).

Le risque sismique est pris en compte dans les études de conception à réaliser par la Partie française sur la base d'études complémentaires (sondages...) pour déterminer les procédures de calcul des structures à utiliser,

compatibles avec les règles de construction parasismique à appliquer. Eu égard aux caractéristiques de l'ouvrage, il est proposé d'utiliser la démarche appliquée pour les installations à risque spécial. Cette démarche suppose notamment la fourniture, par la Partie tadjike, de la sismicité historique et de la sismicité instrumentale du site, la définition de spectres de séisme, la caractérisation dynamique du sol superficiel.

4.3.6 – Accessibilité des personnes handicapées.

Aucune exigence en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite n'est demandée.

Article 5

Contraintes calendaires

PHASES		DÉLAIS
Conception finale	Signature du présent accord	T0
	Elaboration de l'avant-projet définitif (APD) puis du dossier de projet (PRO) et enfin du dossier de consultation des entreprises	T0 + 17 mois ⁽¹⁾
Travaux	Marché mis au point et passé	T0 +25 mois ⁽¹⁾
	Fin des travaux	T0 + 40 mois ⁽²⁾
Achèvement de l'opération	Réalisation des opérations de réception de l'ouvrage et remise de l'ouvrage à l'utilisateur. Début du suivi en garantie de parfait	T0 + 41 mois
	Fin de période de GPA	T0 + 53 mois

(1) Ces délais seront affinés au cours des études de conception puisqu'ils dépendent à la fois des délais d'études de la Partie française et des délais des procédures internes administratives et de contrôle de la Partie tadjike.

(2) La durée des travaux est envisagée à 12 mois auxquels il faut ajouter 3 mois de préparation de chantier, soit au total 15 mois de chantier.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et du développement international

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la République du Tadjikistan relatif à la construction
d'une tour de contrôle sur l'aéroport de Douchanbé

NOR : MAEJ1608124L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence et objectifs de l'accord

La République du Tadjikistan a apporté un soutien aux opérations de lutte contre le terrorisme international, en particulier à travers l'accueil d'un détachement aérien français sur l'aéroport de Douchanbé (DETAIR) sans conditions contraignantes et de façon quasi gratuite. Le DETAIR permettait la rupture de charge¹ de tout type de transport aérien en provenance ou à destination de l'Afghanistan, tant au profit des forces françaises que des forces belges et espagnoles ; il pouvait également servir de point d'appui opérationnel pour le déploiement hors d'Afghanistan de moyens vulnérables ou pour le repli de certains moyens en cas de dégradation sécuritaire en Afghanistan (avions de chasse, par exemple).

La France s'est en contrepartie engagée à prendre en charge la construction d'une tour de contrôle, financée et supervisée par le ministère de la défense au profit des autorités tadjikes, bénéficiaires finaux.

En vue de la réalisation de cet engagement, il a donc été décidé de négocier un accord intergouvernemental ayant vocation à régir les conditions de mise en œuvre de la construction de la tour de contrôle, ainsi que le statut du personnel des forces armées françaises et du personnel civil français au Tadjikistan lors de la mise en œuvre de cet accord.

Celui-ci a été signé à Douchanbé le 13 juillet 2015.

Pour mémoire, deux autres projets ont d'ores et déjà été réalisés dans le cadre de cette coopération dite « de compensation » :

- la rénovation des surfaces aéroportuaires par l'armée française. De 2004 à 2014, le 25^e Régiment du Génie de l'air a réhabilité la piste d'atterrissage de 3100 mètres, les bretelles d'accès et la quasi-totalité des parkings de stationnement pour avions. A l'issue de la dernière campagne de travaux, le DETAIR a été officiellement dissous, fin novembre 2014 ;

¹ Une **rupture de charge** est, dans le domaine des transports, une étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage.

- la construction d'un terminal pour passagers au sein de l'aéroport international de Douchanbé par la société Vinci, grâce à un financement de 20 millions d'euros au titre de la Réserve Pays Emergents (RPE)². L'ouvrage a été officiellement inauguré le 3 septembre 2014.

Le détail du montage financier est repris au paragraphe « articulation du texte avec les accords ou conventions internationales existantes ».

II- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

Conséquences économiques et commerciales

La construction de la tour de contrôle pourrait être réalisée par des entreprises françaises. A ce stade, bien que les appels d'offres n'aient pas encore été lancés, seules des entreprises françaises ont fait connaître leur intérêt pour le projet.

Les retombées économiques dans le domaine de la navigation aérienne, liées à la construction de la tour, pourraient bénéficier à deux entités françaises :

- L'entreprise Thales qui, à deux reprises en 2015, a envoyé ses représentants à Douchanbé. L'obtention d'un financement au titre de l'aide publique au développement, actuellement en cours de discussion avec le ministère des finances, permettrait d'assurer une entrée durable sur le marché tadjik à cette société française, qui pourrait éventuellement fournir des équipements pour ce futur ouvrage mais surtout au profit d'autres aéroports tadjiks ultérieurement.
- L'École nationale de l'aviation civile, située à Toulouse, qui envisage de participer à la formation des contrôleurs aériens tadjiks.

Le cas échéant, la France pourrait donc étendre son influence dans ce secteur prioritaire de la diplomatie économique, développée par son ambassade au Tadjikistan.

Dans le domaine de l'aviation civile, la France a développé une coopération privilégiée avec le Tadjikistan du fait de la présence du détachement aérien français à Douchanbé. Pour l'heure, Air France n'en est toutefois pas encore devenue un acteur majeur, et il n'existe pas encore de liaison directe entre Paris et Douchanbé. En revanche, la compagnie tadjike privée *Somon Air*, qui dispose déjà d'une liaison hebdomadaire vers Francfort, étudie son prolongement vers Paris. La construction de la tour de contrôle devrait conduire à une augmentation du trafic vers et en provenance de la capitale tadjike. D'autres Etats se montrent ainsi également intéressés par la construction de la tour et les perspectives de développement qu'elle entraîne : le Japon a prévu de bâtir un terminal de marchandises et de fournir des équipements d'aide à l'atterrissage, et l'Ukraine souhaite quant à elle remettre en place des vols directs vers Kiev, interrompus depuis la crise dans cet Etat.

Pour ce qui concerne l'acquisition d'appareils et le renouvellement ou le développement des flottes commerciales, plusieurs marchés sont en cours de discussion avec des entreprises françaises comme Airbus ou la société ATR (« Avions de transport régional »).

² Instrument de prêt destiné, dans le cadre de l'aide publique au développement, à financer des projets d'infrastructures publiques répondant aux priorités du pays bénéficiaire.

Conséquences financières

Conformément à l'échéancier défini à l'annexe (article 5) de l'accord, les travaux de construction de la tour devraient durer 15 mois, dont 3 mois nécessaires à la préparation du chantier de construction. Ils débuteraient courant 2016 et pourraient s'achever en 2018, selon la date de commencement des travaux.

Le montant total des dépenses engagées pour la phase de conception s'élève à 259 k€. Le montant total des travaux et prestations s'élève quant à lui à **5,7 M€** à engager fin 2016 pour la phase réalisation, auxquels s'ajoutent **42,4 k€** à engager en 2018 pour la phase GPA³. En vertu de l'accord, l'ensemble des marchés est exempté de la TVA et les totaux mentionnés sont hors aléas/révisions (10% à prévoir).

Conséquences environnementales

La nouvelle tour de contrôle remplacera un ouvrage existant, vétuste, installé sur l'ancien terminal passagers, qui n'offre qu'une vue partielle sur l'aéroport. Sur demande des autorités tadjikes, sa résistance au séisme a fait l'objet d'une étude particulière. Les normes antipollution qui seront appliquées à l'ouvrage ont été validées au moment de l'attribution de « l'expertise d'État », document certifiant l'agrément technique du projet par les autorités tadjikes.

Si la sécurité des transports aériens est l'objectif premier d'une tour de contrôle, les aspects environnementaux font néanmoins partie intégrante de la conception de la tour. La tour répondra donc aux normes françaises en la matière, y compris dans ses aspects environnementaux :

- Thermique : application de la « Règlementation Thermique 2012⁴ ». Sont prévus un système de refroidissement/chauffage par pompe à chaleur avec une isolation par l'extérieur. Le projet est conçu pour limiter les zones refroidies/chauffées aux stricts besoins du contrôle aérien (vigie/sous vigie). Le calcul thermique a eu pour objectif d'optimiser les apports solaires dans la vigie.
- Acoustique : une étude acoustique a été réalisée et le projet a été adapté de manière à atteindre les performances acoustiques réglementaires.
- Matériaux : la tour est préfabriquée en acier (matériau recyclable), structure légère et performante en contexte très sismique, avec une consommation d'eau et des transports de matière très réduits par rapport à un chantier béton. Le marquage « CE » a été demandé pour tous les matériaux de construction de la tour.
- Maintenance : elle a été simplifiée avec notamment le choix d'une charpente en acier galvanisé qui ne demande pas de mise en peinture régulière de la charpente, et l'accès aux équipements techniques a été facilité.
- Gestion du chantier : la réglementation française en matière de gestion des déchets a été appliquée, avec la mise en place par l'entreprise d'un schéma d'organisation et de gestion des déchets (SOGED), qui implique notamment le tri des déchets de chantier. Le recours à la préfabrication limite l'impact du chantier sur le site. De manière générale, les choix de conception de la tour privilégient une main d'œuvre qualifiée et limitée en nombre.

³ «Garantie de parfait achèvement », soit un an après la date de réception de l'ouvrage.

⁴ Conformément à l'article 4 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la Règlementation Thermique 2012 a pour objectif de limiter la consommation d'énergie primaire des bâtiments neufs.

Conséquences juridiques

Le contrat d'adaptation de la conception à la réglementation tadjike a été conclu avec la société anonyme *Shahrofar* et sa mise en œuvre a conduit à l'obtention du « *PROEKT* », c'est-à-dire l'autorisation de construire tadjike.

- Cet accord ne nécessite pas de modification du droit interne.
- Articulation du texte avec les accords ou conventions internationales existantes
- Un Protocole financier a été signé entre la France et le Tadjikistan le 8 août 2008⁵, prévoyant un prêt financier de la France de 17 millions d'euros. Un second protocole financier, signé le 1^{er} mai 2009, qui a fait l'objet d'un avenant en date du 29 juin 2012⁶, prévoyait un nouveau prêt gouvernemental, d'un montant de 3 millions d'euros.

Le concours financier accordé était destiné à la construction de l'aérogare de l'aéroport international de Douchanbé. Sur les 20 millions d'euros prêtés par la France, 4 l'ont été sous forme de prêt du Trésor. La totalité des dépenses liées à la construction du terminal s'est élevée à 49 millions d'euros. 29 millions d'euros ont donc été réglés par la partie tadjike.

- L'article 7 sur le statut des personnels des forces armées de la partie française sur le territoire du Tadjikistan dans le cadre de l'exécution du présent accord renvoie à l'accord sous forme d'échange de notes signé le 7 décembre 2001 relatif aux conditions de déploiement et de stationnement temporaire sur le territoire de la République du Tadjikistan des forces armées de la République française participant aux opérations de lutte contre le terrorisme international⁷.

Ce même article renvoie à la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961⁸ pour les privilèges de juridiction et d'exécution accordés aux personnels civils de la partie française.

- Il n'existe pas actuellement d'accord aérien entre la France et le Tadjikistan. Le projet de la compagnie tadjike privée *Somon Air*, qui envisage de desservir la France en prolongeant la ligne existante entre Douchanbe et Francfort, pourrait à terme conduire à envisager la négociation d'un tel accord, alors même que le pavillon français n'a pas de projet à faire valoir.
- S'agissant d'un accord exécuté intégralement sur le territoire d'un Etat tiers à l'UE, l'articulation du texte de l'accord avec le droit de l'UE est sans objet.

Conséquences administratives

Les agents publics (civils et militaires) de la partie française amenés à travailler sur le projet ne le feront qu'au titre de la maîtrise d'œuvre et de la conduite d'opération. S'agissant du personnel civil, seules des missions ponctuelles sont envisagées pour des personnels de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), en particulier le Service national des infrastructures aéroportuaires (SNIA), dans le cadre de visites de contrôle, ou si une difficulté venait à apparaître sur le chantier de construction. Le cas échéant, ces missions n'impliqueraient que des effectifs très réduits (moins de cinq personnes).

Durant les travaux de construction, il est prévu de déployer deux militaires à plein temps : un officier et un sous-officier.

⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2008/10/31/MAEJ0824864D/jo>

⁶ http://portaildoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/commun/Accede_TRAITES.php?accord=00000829

⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000596841&categorieLien=id>

⁸ <http://www.csc-sec.gc.ca/transferelements-internationaux/092/004001-0006-fra.pdf>

Enfin, les effectifs mis en place par l'entreprise pour la réalisation du chantier sont inconnus, le marché n'ayant pas encore été passé.

Conséquences concernant la parité femmes/hommes

Sans objet.

III – Historique des négociations

Le texte de l'Accord a été élaboré en 2010 par la direction des Affaires juridiques du ministère de la Défense sur demande de la direction centrale du service d'infrastructure de la défense. Il a fait l'objet de discussions entre les différents ministères avant d'être soumis à la partie tadjike en août 2012.

Les principaux points de discussion avec les interlocuteurs tadjiks ont porté, d'une part, sur le statut du personnel français déployé sur le territoire de la République du Tadjikistan aux fins de cette coopération. Les Tadjiks ont en effet refusé d'étendre aux personnels civils de la partie française les stipulations de l'accord par échange de lettres du 7 décembre 2001, qui permettait à ces personnels de bénéficier, au même titre que les militaires des forces armées françaises, des privilèges de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961. Une solution de compromis a été trouvée sur ce point, nos partenaires tadjiks ayant finalement accepté, à défaut d'extension de l'accord franco-tadjik du 7 décembre 2001 susmentionné, que les agents publics de la partie française bénéficient des mêmes privilèges de juridiction et d'exécution que ceux accordés aux membres du personnel administratif et technique d'une mission diplomatique par la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, du 18 avril 1961.

Des discussions ont, d'autre part, concerné l'imposition du personnel français. Les Tadjiks ont, sur cette question, accédé aux exigences françaises, permettant l'insertion à l'article 8 de clauses similaires à celles habituellement négociées par la France dans ses accords.

Les négociations ont abouti en juin 2015.

L'Accord est conclu pour la durée de l'opération et prendra fin au terme de la garantie de parfait achèvement, soit un an à compter de la date de réception de l'ouvrage officialisant l'achèvement des travaux. A ce titre, la fin de garantie de parfait achèvement peut être estimée à l'horizon décembre 2019.

IV – État des signatures et ratifications

L'Accord a été signé à Douchanbé le 13 juillet 2015. La partie tadjike a notifié le 3 novembre 2015 à la partie française l'accomplissement de ses procédures internes pour son entrée en vigueur.

V - Déclarations ou réserves

Sans objet.

