

Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et
le Gouvernement de la Principauté d'Andorre concernant l'amélioration de la viabilité
des routes nationales 20, 320 et 22 entre Tarascon-sur-Ariège
et la frontière franco-andorrane

NOR : EAEJ1728053L/Bleue-1

ETUDE D'IMPACT

I - Situation de référence

1. Contexte général

La France et l'Andorre entretiennent des liens uniques, symbolisés par l'institution de la Co-principauté, aux termes de laquelle le chef de l'Etat français est également chef de l'Etat andorran en tant que coprince, aux côtés de l'évêque d'Urgell¹. Aux termes de l'article 48 de la Constitution andorrane, « chaque Coprince nomme un représentant personnel en Andorre » : ainsi le coprince français est-il aujourd'hui personnellement représenté par le directeur de cabinet du Président de la République, M. Patrick Strzoda, et à Andorre-la-Vieille par M. Pascal Escande².

La visite du coprince français le 12 juin 2014 a permis de confirmer une période de resserrement des relations bilatérales. C'est dans ce contexte que plusieurs accords de coopération ont été signés récemment, dans les domaines de la fiscalité³, de l'enseignement⁴, de la sécurité civile⁵ ainsi qu'en matière policière et douanière⁶.

¹ **Rappel historique** : Au IXe siècle, les Vallées d'Andorre faisaient partie du Comté d'Urgell alors sous souveraineté carolingienne. En 988, elles furent attribuées à l'Evêque d'Urgell. Celui-ci les céda en fief aux Seigneurs Caboët au début du XIe siècle en échange de leur appui contre les Seigneurs voisins. Les Comtes de Foix, qui héritèrent de cette seigneurie des Caboët par mariage, entrèrent en rivalité avec l'Evêque d'Urgell pour imposer leur suzeraineté. Une intervention du roi d'Aragon aboutit au premier acte de paréage (8 septembre 1278) qui attribua aux deux Seigneurs (l'Evêque d'Urgell et le Comte de Foix) des droits identiques sur l'Andorre. Le Pape Martin IV dut établir un deuxième paréage en 1288 pour confirmer le régime de co-suzeraineté. Les droits du Comte de Foix passèrent au cours des siècles à la couronne de France (Henri de Navarre) et, enfin, au Président de la République. Les Andorrans obtinrent plus tard des Coprinces le droit de s'administrer : création en 1419 du Conseil de la Terre qui deviendra, au XIXe siècle le Syndic des Vallées, puis le Conseil Général (Parlement) depuis l'indépendance des Vallées.

Processus constitutionnel : L'expansion économique d'Andorre depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la nécessité croissante d'intégration dans la vie internationale, le besoin de donner un cadre juridique aux relations entre les pouvoirs institutionnels, ont incité les Andorrans à demander dès les années 70 une réforme des institutions aux Coprinces.

Les grandes lignes de cette réforme ont été fixées en 1981 avec la création d'un conseil exécutif composé d'un chef de gouvernement entouré de 4 à 6 conseillers (ministres). En 1989, les dirigeants andorrans se sont prononcés à l'unanimité en faveur de l'élaboration d'une constitution, entrée en vigueur le 4 mai suivant. ([https://coprince-fr.ad/images/stories/pdf/Constitution de la Principaute.pdf](https://coprince-fr.ad/images/stories/pdf/Constitution_de_la_Principaute.pdf))

² <http://www.coprince-fr.ad/ca/>

³ Convention en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu, signée à Paris le 2 avril 2013 et publiée par décret n° 2015-878 du 17 juillet 2015

C'est dans ce cadre également qu'a été signé, le 22 mars 2017 à Paris, l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la Principauté d'Andorre concernant l'amélioration de la viabilité des routes nationales 20, 320 et 22 entre Tarascon-sur-Ariège et la frontière franco-andorrane. La mise en œuvre de cet accord doit contribuer à favoriser l'accès à Andorre depuis le côté français et réduire l'enclavement de la Principauté au cœur du massif pyrénéen : pour mémoire, alors que l'accès à Andorre, côté espagnol, est aisé, la route, côté français, emprunte aujourd'hui un col fréquemment enneigé et difficilement accessible en période hivernale.

Le gouvernement andorran a déjà fait adopter à l'unanimité, le 22 juin 2017, les instruments de ratification de cet accord intergouvernemental. La ratification par notre pays revêt donc une importance politique particulière au regard de la relation franco-andorrane.

2. Contexte de l'accord

La desserte de la Principauté est actuellement assurée par deux axes du réseau routier national français : la RN 20 en Ariège (itinéraire E9) qui relie Pamiers à Andorre et la RN 116 qui relie Perpignan à Andorre puis à l'Espagne.

La RN 20 est aujourd'hui aménagée à 2x2 voies, sur 27 km, entre Pamiers et Tarascon-sur-Ariège, à l'exception du tunnel de Foix où le trafic est concentré sur 2 voies. Au-delà, la mise à 2x2 voies de la section comprise entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes (22 km) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en décembre 2000, prorogée pour 10 ans en décembre 2010⁷, mais se heurte à d'importantes difficultés de financement⁸.

Longue de 967 kilomètres, la route européenne 9, qui relie Orléans à Barcelone, emprunte notamment, à partir de Toulouse et jusqu'à la frontière espagnole, l'autoroute A61, puis l'A66 jusqu'à Pamiers, la route nationale (RN) 20, via le tunnel du Puymorens. La RN 20 est constituée d'une chaussée en deux fois deux voies (2x2 voies) de Pamiers à Tarascon-sur-Ariège. Cette route européenne 9 constitue l'unique accès français à la Principauté d'Andorre, via les RN 320 et 22. Elle représente par ailleurs non seulement le principal axe de déplacement situé dans le département de l'Ariège, notamment pour l'accès aux stations de montagne, mais surtout le trait d'union avec les Pyrénées Orientales, via la RN 116.

⁴ Convention dans le domaine de l'enseignement, signée à Paris le 11 juillet 2013 et publiée par [décret n° 2015-1190 du 25 septembre 2015](#)

⁵ Accord relatif à la coopération technique et à l'assistance mutuelle en matière de sécurité civile et à l'intégration des équipes de secours andorranes dans les équipes de secours françaises lors de leurs interventions hors du territoire français en cas de catastrophes naturelles ou d'accidents technologiques majeurs, signé à Paris le 17 mars 2014 et dont la procédure d'[approbation est en cours](#)

⁶ Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la principauté d'Andorre relatif à la coopération transfrontalière en matière policière et douanière, signé à Paris le 17 mars 2014 et dont la procédure d'[approbation est en cours](#)

⁷ Décret du 26 décembre 2000 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2 x 2 voies de la route nationale 20 entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes :

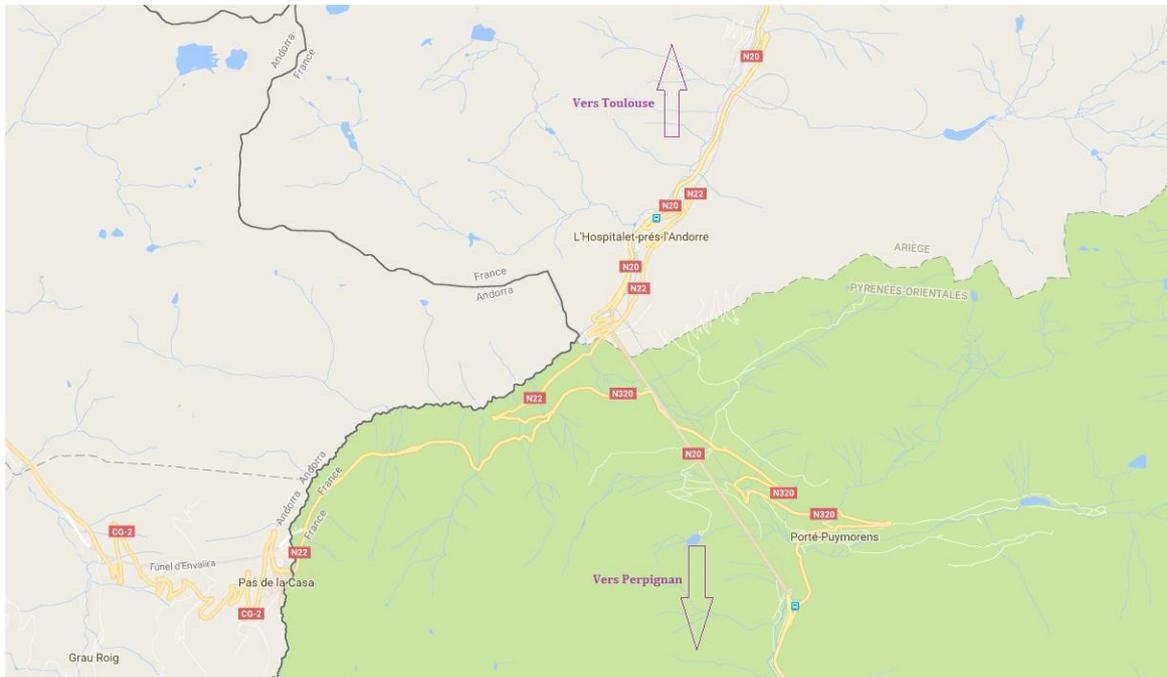
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000579282>

Décret du 22 décembre 2010 prorogeant les effets du décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la route nationale 20 entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes et les travaux d'aménagement de la déviation à 2 voies d'Ax-les-Thermes, portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Tarascon sur-Ariège, Ussat, Verdun, Les Cabannes, Albiès, Savignac-les-Ormeaux et Ax-les-Thermes et conférant le caractère de route express à la route nationale 20 entre Tarascon-sur-Ariège et Ax-les-Thermes :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF2412201000000008&categorieLien=id

⁸ À ce jour, seule la déviation d'Ax-les-Thermes a été financée.

Au-delà d'Ax-les-Thermes et jusqu'au tunnel de Puymorens (19 km), une mise à 2x2 voies représenterait un investissement de l'ordre de 700 M€. Cette section montagneuse concentre en effet de très forts enjeux techniques et environnementaux. Ainsi, plus d'un milliard d'euros seraient nécessaires à l'aménagement intégral de l'axe à 2x2 voies. Aujourd'hui seuls 3,5 M€ sont inscrits au CPER 2015-2020 de la région Occitanie, pour des études, acquisitions foncières et premiers travaux entre Tarascon et la frontière espagnole.



La commission « Mobilité 21 » a souligné le caractère indispensable de la modernisation de la RN 20 (axe Nord-Sud) et de la RN 116 (axe Est-Ouest) au regard de leur rôle important en matière de désenclavement⁹.

A l'occasion de l'inauguration de la déviation d'Ax-les-Thermes, le 12 décembre 2016, le Premier ministre avait annoncé son souhait de voir conclu, dans les trois mois, un protocole d'itinéraire sur la route nationale 20 entre Tarascon-sur-Ariège et Puymorens, destiné à confirmer le parti d'aménagement jusqu'en 2030 et à acter le calendrier prévisionnel et les modalités de co-financement de ces diverses opérations. Ce protocole d'itinéraire devait associer l'Etat, les collectivités territoriales concernées et, si possible, la Principauté d'Andorre. Le coût total est estimé à 230 millions d'euros. Si certains des travaux s'inscrivent dans le moyen terme (déviation de Tarascon 2023 – 2030), les autres sont destinés à imprimer une dynamique d'ici cette échéance en fluidifiant et en sécurisant la circulation sur cet axe à vocation européenne (E9).

C'est dans ce cadre que le Gouvernement de la Principauté d'Andorre a souhaité s'engager plus avant dans la réduction des risques naturels et de leurs conséquences sur la viabilité de l'accès à la Principauté et que l'accord a pu être négocié au début de l'année 2017 puis signé le 22 mars 2017, simultanément au protocole signé entre l'Etat et les collectivités¹⁰.

II - Historique des négociations

Dès mars 2015, la direction interdépartementale des routes Sud-Ouest (DIRSO), gestionnaire des routes nationales, et les services du Gouvernement de la Principauté d'Andorre sont convenus d'agir de concert pour la réduction des risques naturels et de leurs conséquences sur la viabilité de l'accès à la Principauté.

⁹ La commission « Mobilité 21 » a été instituée en octobre 2012 par le ministre en charge des transports à la demande du gouvernement. Elle est chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/priorisation-des-nouvelles-infrastructures-transport-commission-mobilite-21>

¹⁰ Copie du protocole en pièce jointe

Les négociations de cet accord, relatif au financement de l'amélioration de la viabilité hivernale, ont commencé début janvier 2017.

Lors d'échanges informels le 7 février 2017, la Principauté a annoncé sa décision de participer à parité au financement de cette partie du projet, à hauteur de 10,5M€, ce qui représente, compte tenu du montant du budget annuel d'investissement de l'Etat (68 M€ pour 2016)¹¹ un effort considérable de la part du gouvernement andorran. Le projet de protocole d'itinéraire a été très favorablement accueilli par la partie andorran, non seulement en raison de son caractère global et de l'engagement ressenti du côté français mais aussi car cet axe majeur d'accès à Andorre est fréquemment coupé en raison du risque d'avalanches.

Sur cette base, un accord a pu être dégagé sur une enveloppe maximale de 21 M€. Les Andorrans ont ainsi rejoint le souhait français de s'engager directement par un accord international qui a été signé simultanément au protocole d'itinéraire entre l'Etat et les collectivités le 22 mars 2017.

III - Objectifs de l'accord

1. L'objectif poursuivi par le présent accord est d'assurer la sécurisation de la RN 20, de la RN 320 et de la RN 22. En effet, au-delà de Tarascon-sur-Ariège, ces axes routiers sont soumis à d'importants risques d'avalanches. On dénombre plus d'une trentaine de couloirs par lesquels les avalanches sont susceptibles d'impacter la route nationale. Ces avalanches compromettent la sécurité des usagers (en trente ans, dix avalanches ont atteint la route dont quatre ont affecté un véhicule).

Ces infrastructures routières sont, en outre, soumises à d'importants risques de chutes de blocs rocheux et de glissements de terrain. Durant les cinq dernières années, plus de 130 événements d'aléas rocheux ont atteint les routes nationales du secteur montagneux, soit environ 25 par an. Consécutives à l'effondrement du talus de la RN20 à Luzenac, l'étude d'itinéraire sur la route nationale 20, vis-à-vis du risque rocheux entre Tarascon-sur-Ariège et l'Hospitalet-près-l'Andorre, réalisée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)¹² en juin 2016, a permis de caractériser et hiérarchiser ces risques¹³. Cette étude a ainsi dénombré une quarantaine de sites pour lesquels la mise en œuvre de filets de dispositifs de protection (filets, grillages ou écrans) et la réalisation de travaux de terrassement s'avèrent nécessaires. Toutefois, un certain nombre de sites nécessitent des études complémentaires plus approfondies. Ces études ont été initiées par la réalisation de levés LIDAR, technique de télédétection par laser haute définition, qui permet de repérer les lignes de fracture des massifs montagneux, mais ne seront achevées que fin 2017.

La réalisation des aménagements de prévention des risques naturels prévus par l'accord permettra donc :

- de réduire les risques pour la sécurité des usagers et de limiter les coûts de réparation et de dédommagement. La route étant sujette, plusieurs fois par an, à des éboulements, le risque existe

¹¹ Source : budget national andorran

¹² Établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de la Cohésion des Territoires et du ministère de la Transition écologique et solidaire, le CEREMA a été créé le 1^{er} janvier 2014. Constituant, au plan national et territorial, un centre de ressources et d'expertises techniques et scientifiques en appui aux services de l'État et des collectivités locales, il permet de faire le lien entre les administrations centrales, les services déconcentrés de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs qui contribuent à la mise en œuvre des politiques publiques dans les champs de l'aménagement et du développement : <http://www.cerema.fr/qui-sommes-nous-r32.html>

¹³ L'étude réalisée par le CEREMA a permis de définir les différents niveaux de priorité de réalisation des aménagements de sécurisation de l'itinéraire :

- P0 = priorité théoriquement très forte, mais travaux en pratique infaisables ou dont le coût est hors de portée ;
- P1 = priorité forte (la réalisation de ces travaux, qui concerne des risques à échéance proche, est indispensable pour assurer une sécurité optimale des infrastructures) ;
- P2 = priorité moyenne (ces travaux sont également indispensables, mais l'échéance du risque étant moins proche, ils peuvent être éventuellement différés pour des raisons économiques - étalement des dépenses sur quelques années) ;
- P3 = priorité faible (ces travaux peuvent être différés. Leur réalisation pourra intervenir en cas de désordres constatés au niveau de leur environnement immédiat).

d'un accident par chute de blocs sur une voiture qui engagerait la responsabilité de l'Etat. Au plan financier, les éboulements et glissements impliquent dans certains cas des coûts de remise en état : réparation des glissières percutées par les éboulements, ou travaux de confortement en cas de glissement. A titre d'exemple, lorsque le talus de la RN 20 s'est effondré à Luzenac le 28 mars 2015, les travaux de confortement du talus ont pris 18 mois et ont coûté 3,265 M€ à l'État.

- de limiter les coupures de l'axe (tant vers l'Espagne que vers l'Andorre) ; les déplacements, tant professionnels que privés s'en trouveront facilités, ce qui permettra de réduire le coût économique, non chiffré à ce jour, induit par les coupures de l'axe, notamment sur le commerce et l'attractivité et l'activité touristique.

2. Par ailleurs, le présent accord a pour objectif de définir l'enveloppe allouée au financement des études et travaux de prévention des risques naturels, ainsi que la répartition dans le temps de la contribution andorrane. Il fixe enfin les modalités de décision concernant le programme des travaux, la hiérarchisation des priorités et le calendrier de leur réalisation. Le programme d'amélioration de la viabilité de l'accès à la Principauté d'Andorre prévoit ainsi la réalisation d'une première série (limitée) d'aménagements de pare-avalanches et la conduite d'études visant à définir le système de maîtrise des risques d'avalanche. Ainsi, des dispositifs pare-avalanche seront installés sur les couloirs situés sur les communes de Porté-Puymorens, Porta et l'Hospitalet-Près-l'Andorre. Des dispositifs pare-congères seront expérimentés sur la commune de Porta et un détecteur routier d'avalanche équipera les couloirs d'avalanche de Mérens-les-Vals. Les études porteront notamment sur le traitement des avalanches du couloir H2 et l'amélioration de la prévision et du tir préventif des avalanches sur l'ensemble du massif.

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

Cet accord ne porte pas atteinte au droit des femmes ni n'aggrave les inégalités entre les femmes et les hommes et n'a pas non plus d'impact particulier sur la jeunesse. En revanche des conséquences économiques et financières, administratives, environnementales et juridiques méritent d'être soulignées.

1. Conséquences économiques et financières

L'enveloppe maximale du programme d'amélioration de la viabilité de l'accès à la principauté d'Andorre lié aux risques naturels est fixée à 21 M€. La participation française (10,5 M€) sera apportée dans le cadre des contrats de plan État-Région Occitanie (CPER) 2015-2020. Actuellement, le CPER 2015-2020 n'inclut pas le financement des travaux prévus par l'accord intergouvernemental qui seront discutés dans le cadre de la prochaine contractualisation (2021-2026). Toutefois, une inscription au CPER 2015-2020 est envisageable.

La partie andorrane compte quant à elle inscrire sa participation à sa programmation budgétaire pour 2018.

Les travaux prévus par l'accord intergouvernemental visent uniquement la viabilité de l'itinéraire au regard des risques naturels et ne font pas l'objet d'un cofinancement par les collectivités territoriales.

En revanche, les travaux d'amélioration de l'itinéraire (déviation, créneaux de dépassement, amélioration de la sécurité routière) font l'objet d'un cofinancement Etat/collectivités territoriales dans le cadre d'un protocole signé concomitamment.

2. Conséquences administratives

Les conséquences du présent accord sont à analyser sur le double aspect de la gestion et de l'exploitation de la RN 20, d'une part, et de la conduite des projets d'investissement, d'autre part.

En ce qui concerne la gestion et l'exploitation de la RN 20, les ouvrages dont la réalisation est prévue par l'accord contribueront à simplifier les missions de la direction interdépartementale des routes nationales du Sud-Ouest (DIRSO) en facilitant la gestion de la voie pendant la période hivernale (traitement des zones d'avalanche) et en diminuant les interventions d'exploitation ou d'intervention du fait d'une réduction du risque d'éboulement ou de chute de blocs.

En ce qui concerne la gestion de l'investissement, la maîtrise d'ouvrage des travaux sera assurée par la direction interdépartementale des routes nationales du Sud-Ouest (DIRSO) et les ouvrages créés et/ou aménagés seront propriétés de l'État français et affectés au gestionnaire, selon le cas, la DIRSO ou l'Office National des Forêts (service de restauration des terrains en montagne - RTM). Le volume de travaux de 21M€ concernés par l'accord qu'il est prévu d'étaler sur 6 ans ne présentera pas de difficulté vis-à-vis du plan de charge de la direction interdépartementale des routes nationales du Sud-Ouest (DIRSO) dont les services assument tous les ans plusieurs dizaines de millions de travaux tant au titre de l'entretien et de la gestion de la route qu'en matière d'opération d'investissement.

L'étude des conséquences des risques naturels sur la viabilité de la route nationale, les travaux de prévention des risques d'avalanche ou de chutes de blocs prévus par le présent accord, puis leur entretien dans la durée, entrent dans les missions de la DIRSO.

3. Conséquences environnementales

Les projets de sécurisation n'étant pas encore précisément définis (emplacement exact, dimensionnement...), il est actuellement impossible d'entrer dans le détail des conséquences potentielles des aménagements prévus sur l'environnement.

Pour ce type de projets, il peut par exemple être nécessaire de déplacer quelques spécimens d'espèces protégées, mais cette hypothèse ne sera avérée qu'après études détaillées. En tout état de cause, les études préalables veilleront à évaluer les incidences environnementales afin d'éviter, réduire, voire compenser l'impact du projet lors de sa mise en œuvre.

Les projets seront notamment soumis à évaluation d'incidences sur les sites Natura 2000¹⁴ et sur les espèces et habitats protégés par les directives européennes (directive 92/43/CEE du Conseil concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages¹⁵). La partie la plus haute de l'itinéraire d'accès à l'Andorre (dans les Pyrénées Orientales) est en effet située dans la zone de protection spéciale (ZPS) pour les oiseaux et le site d'intérêt communautaire (SIC) "Capcir, Carlit et Camcardos". Par ailleurs, aucun site Natura 2000 ne se trouve à proximité de la RN20 au sud d'Ax-les-Thermes.

4. Conséquences juridiques

- *Articulation avec d'autres engagements internationaux*

Le présent accord s'inscrit dans la lignée d'autres engagements pris avec la Principauté d'Andorre dans le cadre de l'amélioration et la sécurisation du réseau routier entre la France et l'Andorre.

¹⁴ Le réseau Natura 2000 est un dispositif européen visant à préserver des espèces protégées et à conserver des milieux tout en tenant compte des activités humaines et des pratiques qui ont permis de les sauvegarder jusqu'à ce jour. Il s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé de l'objectif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité. Ce réseau est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

¹⁵ Voir infra « articulation avec le droit de l'Union européenne ».

Un arrangement administratif a ainsi été conclu le 26 février 2001 entre le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement de la République française et le ministère de l'aménagement du territoire de la Principauté d'Andorre¹⁶ en application de l'article 4 du traité du 12 septembre 2000 portant rectification de la frontière¹⁷. Par ce traité, la France et la Principauté d'Andorre ont procédé à un échange de territoires de surfaces équivalentes dans le but d'améliorer la liaison routière entre les deux pays, la parcelle cédée étant destinée à l'édification d'un viaduc routier. L'arrangement administratif visait à garantir la prise en compte de l'environnement dans le cadre de la construction et de l'exploitation de ce viaduc.

Un autre arrangement relatif à la coordination administrative en cas de perturbation sur le réseau routier reliant l'Andorre à la France a été signé le 30 avril 2004 entre le Préfet de l'Ariège, le Préfet des Pyrénées orientales et le directeur de l'agence de la mobilité de la Principauté d'Andorre¹⁸. Cet arrangement a été conclu afin de formaliser les modalités d'échanges d'informations relatives aux perturbations pouvant impacter l'état du réseau routier entre les différents gestionnaires de ce réseau routier reliant la France à l'Andorre et de fixer les modes de diffusion d'informations à destination des usagers concernant ces perturbations.

- *Articulation avec le droit de l'Union européenne*

Conformément à l'article 5 de l'accord, les entreprises andorranes auront, dans les mêmes conditions que toute entreprise ressortissante de l'Union européenne, accès à l'ensemble des procédures de marchés publics passés dans le cadre de ces opérations.

Le paquet législatif communautaire « commande publique » comporte deux directives dans les « secteurs classiques » et les « secteurs spéciaux », et une directive encadrant les concessions de services ou de travaux.

- la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014¹⁹ sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (dite « secteurs classiques ») ;
- la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014²⁰ relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (dite « secteurs spéciaux ») ;
- la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014²¹ sur l'attribution de contrats de concession.

L'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics a transposé les directives « marchés publics » 2014/24/UE et « secteurs spéciaux » 2014/25/UE du 26 février 2014.

¹⁶ En pièce jointe

¹⁷ Décret no 2001-761 du 28 août 2001 portant publication du traité entre la République française et la Principauté d'Andorre portant rectification de la frontière, fait à Andorre-la-Vieille le 12 septembre 2000 :

¹⁸ En pièce jointe

¹⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030616160&categorieLien=id>

²⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030616263&categorieLien=id>

²¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030590222&categorieLien=id>

Les projets de sécurisation dont l'accord prévoit le financement devront respecter les directives européennes, notamment la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages²², la directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau²³ et la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement²⁴. Le processus français d'autorisation des projets respecte les exigences de ces directives par les études d'incidences Natura 2000, les éventuelles études d'impact environnemental, l'étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau et, si cela doit s'avérer nécessaire, la sollicitation d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Il est entendu que le maître d'ouvrage veillera au respect des prescriptions européennes, notamment en matière de respect des habitats et espèces naturels et de l'eau.

- ***Articulation avec le droit interne***

L'accord ne nécessite pas d'adaptation du droit français.

Les marchés publics nécessaires à la mise en œuvre de cet accord relèvent des dispositions du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016²⁵ pris en application de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

V - État des signatures et ratifications

L'accord concernant l'amélioration de la viabilité des routes nationales 20, 320 et 22 entre Tarascon-sur-Ariège et la frontière franco-andorrane a été signé à Paris le 22 mars 2017 par M. Bernard Cazeneuve, alors Premier ministre, et par M. Antoni Martí Petit, chef de Gouvernement de la Principauté d'Andorre.

La Principauté d'Andorre a adopté sa loi de ratification de l'accord le 22 juin 2017 publiée au bulletin officiel de la Principauté d'Andorre le 19 juillet.

VI - Déclarations ou réserves

Sans objet.

²² [Directive 92/43 CEE](#)

²³ [Directive 2000/60/CE](#)

²⁴ [Directive 2011/92/UE](#)

²⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032295952&categorieLien=id>