



**PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT**

PROJET D'AUTOROUTE TRANS-EUROPÉENNE
NORD-SUD



**COMMISSION ÉCONOMIQUE
POUR L'EUROPE**

RESTREINT

TEM/FAC/WP.2

18 mai 1982

Original: FRANÇAIS

**NORMES MATÉRIELLES
POUR L'INSTALLATION DE BUREAUX DE DOUANE
SUR AUTOROUTE**

PROBLÈMES JURIDIQUES

Les appellations employées dans ce document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

GE.82-22299

RESUME DES PROPOSITIONS

A - INTRODUCTION

B - EXEMPLES DE REALISATIONS ACTUELLEMENT EN FONCTIONNEMENT

- 1 - RECKEM-NEUVILLE EN FERRAIN (bâtiment central unique sur l'axe principal)
- 2 - SAINT AYBERT-HENSIES (2 bâtiments centraux de petites dimensions sur l'axe principal)
- 3 - SARREBRUCK - LA BREME D'OR - (bâtiment central unique sur l'axe principal mais zone ne couvrant pas toute la plate-forme dont une partie importante est consacrée à des activités annexes)
- 4 - EYNATTEN-AIX-LA-CHAPELLE - (locaux pour contrôles touristiques et contrôles commerciaux regroupés dans un seul immeuble dans chaque sens de circulation, en dehors de l'axe principal)
- 5 - WEIL AN RHEIN-BALE - (très vaste plate-forme avec 2 bureaux centraux situés de part et d'autre de l'axe principal, et activités annexes très importantes)
- 6 - LE PERTHUS - LA JUNQUERA (contrôle du tourisme et du trafic passage seulement - deux jeux d'installations de contrôles - zones privatives)
- 7 - TUNNEL DE FREJUS - (bureau "éclaté" en plusieurs parties en France et en Italie, situés à proximité des débouchés du tunnel)

C - NORMES GENERALES D'ETABLISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT D'UN GRAND BUREAU DE DOUANE SUR AUTOROUTE

1 - LA PLATE-FORME DOUANIERE

1-1 - Lieu d'implantation

1-2 - Dimensions

1-3 - Forme

2 - LE FONCTIONNEMENT DE LA PLATE-FORME

2-1 - Dissociation préalable des trafics

2-1-1 - La signalisation

2-2 - Dissociation des trafics sur la plate-forme

2-2-1 - Le trafic touristique

2-2-2 - Le trafic commercial

3 - LES INSTALLATIONS MATERIELLES SUR LA PLATE-FORME

- 3-1 - Grand bureau traitant tous les trafics
- 3-2 - Manière de procéder aux contrôles
- 3-3 - Principe de l'unicité des installations
- 3-4 - L'ordre dans lequel les contrôles doivent être effectués
- 3-5 - La disposition des immeubles sur la plate-forme
- 3-6 - Les installations de contrôle
- 3-7 - Les autres installations (activités de service)
- 3-8 - La sécurité des installations
- 3-9 - Les mesures concernant l'hygiène et la sécurité des agents

4 - LA REPARTITION DES LOCAUX DES INSTALLATIONS DE CONTROLE

- 4-1 - Pour le trafic touristique
 - 4-1-1 - Les aubettes de tourisme
 - 4-1-2 - Le bâtiment central
- 4-2 - Pour le trafic commercial
 - 4-2-1 - Les bâtiments latéraux
 - 4-2-2 - Les aubettes de contrôle en sortie de parking
- 4-3 - Autre local éventuellement nécessaire
- 4-4 - Aubette (éventuelle) d'entrée de parking

5 - L'APPLICATION DES NORMES GENERALES AUX DIVERS TYPES DE BUREAU

- 5-1 - Bureau traitant tous les trafic, mais établi dans le territoire d'un seul pays et à usage exclusif de ses propres agents
- 5-2 - Bureau à contrôles nationaux juxtaposés, traitant tous les trafics, établi à cheval sur la frontière
- 5-3 - Bureau à contrôles nationaux juxtaposés, traitant tous les trafics mais établi dans le territoire d'un seul Etat
- 5-4 - Bureau à contrôles nationaux juxtaposés traitant tous les trafics établi à cheval sur la frontière ou à l'intérieur d'un seul Etat, mais où les opérations de contrôle du trafic commercial sont scindées
- 5-5 - Bureau à contrôles nationaux juxtaposés traitant tous les trafics, mais où la plate-forme douanière est "éclatée" pour le trafic commercial en deux parties distinctes et éloignées, situées l'une et l'autre sur le territoire des deux Etats voisins, le contrôle du trafic touristique et du trafic poids lourds de passage demeurant assuré en un seul point

5-6 - Bureau à contrôles nationaux juxtaposés présentant les mêmes caractéristiques qu'en 5-5, mais où les contrôles touristiques et de passage poids lourds sont également scindés et assurés en deux points

5-7 - Bureau à contrôles nationaux juxtaposés traitant uniquement le trafic touristique et le passage des poids lourds

6 - LES SOLUTIONS A ENVISAGER DANS LES SITUATIONS PARTICULIERES

D - LES ACCORDS CONCERNANT LA JUXTAPOSITION DES CONTROLES - LES PROBLEMES JURIDIQUES

1 - LA JUXTAPOSITION DES CONTROLES

1-1 - Le principe

1-2 - Les conséquences

1-3 - Les notions fragmentaires (contrôles, zones)

1-4 - La commune de rattachement

1-5 - L'ordre des contrôles

1-6 - Le droit d'arrestation

1-7 - Les autres dispositions des textes

1-8 - Les "agents"

1-9 - Le refoulement

1-10 - A qui s'appliquent les contrôles

Texte des conventions: Belgique-République fédérale d'Allemagne

France-République fédérale d'Allemagne

France-Belgique

France-Espagne

2 - REDACTION PROPOSEE POUR LES 10 PREMIERS ARTICLES DES CONVENTIONS

ANNEXES: 1 - Exemples de signalisation verticale

2 - Aubettes de tourisme autour d'un bâtiment central et bâtiment principal

3 - Types d'aubettes de tourisme

4 - Aubettes de tourisme - bâtiment principal

5 - Types d'aubettes de sortie de parking (sur photo du haut à droite, parc à bestiaux)

6 - Plans d'aubettes

7 - Bureau du PERTHUS - les aubettes de tourisme

le bureau français

RESUME DES PROPOSITIONS

NORMES MATERIELLES POUR L'INSTALLATION DE BUREAUX DE DOUANE SUR AUTOROUTE

PROBLEMES JURIDIQUES

Aux frontières de chaque Etat sont exercés un certain nombre de contrôles, touchant aussi bien la circulation des personnes que l'importation et l'exportation des marchandises. Ces contrôles sont assurés dans des Bureaux de Douane, établis sur le territoire de chaque Etat, par les représentants des Administrations nationales, habilitées à les pratiquer dans les domaines qui leur sont propres, et deux arrêts successifs doivent, en conséquence, être observés pour l'accomplissement des formalités requises.

L'autoroute faisant l'objet du projet TEM traversera plusieurs pays, et les contrôles devront pouvoir être également assurés sur son tracé. L'établissement de Bureaux de Douane sur l'autoroute elle-même étant, à l'évidence, nécessaire, il convient, en conséquence, sauf à faire perdre à cette dernière sa raison d'être, qui est de faciliter et de rendre plus rapide la circulation routière, de faire en sorte que les contrôles ne constituent pas, tout en conservant leur qualité indispensable, une cause de ralentissement trop marqué ou de stationnement prolongé, nuisibles l'un et l'autre à la fluidité souhaitée. Tenant compte, par ailleurs, de ce que la circulation trans-frontière comprend deux types de trafics, l'un que l'on peut qualifier de rapide, soumis à des contrôles de courte durée (trafic touristique et trafic commercial de transit), l'autre de lent, du fait de son assujettissement à des formalités nécessitant un stationnement de durée variable, il importe de rechercher la formule la mieux adaptée pour les traiter séparément.

Les Bureaux de Douane à implanter sur autoroute doivent donc être conçus de façon telle, qu'ils puissent:

- éviter le double arrêt nécessaire jusqu'à présent à la sortie d'un pays et à l'entrée du pays voisin,
- permettre l'écoulement quasi continu du trafic touristique et le passage aisé des véhicules commerciaux en transit,
- rendre possible l'accomplissement normal des formalités et des contrôles ayant trait au dédouanement des chargements commerciaux,
- maintenir aux différents contrôles jugés nécessaires, tant en ce qui concerne les personnes que les marchandises, leur qualité et leur efficacité.

Après examen de diverses expériences faites par des pays européens déjà concernés par le problème des contrôles de la circulation transfrontière sur autoroute, il apparaît que la mise en place de Bureaux de Douane à contrôles nationaux juxtaposés permet d'atteindre les buts recherchés, dès l'instant que leurs installations matérielles présentent un certain aspect.

Ceci suppose que les agents chargés des contrôles travaillent en collaboration très étroite dans une zone commune, interviennent pratiquement dans le même trait de temps, pour le compte de leurs pays respectifs. et disposent d'installations et de locaux suffisants en surface et rationnellement implantés, pour être à même d'assurer leurs contrôles dans des conditions satisfaisantes de sérieux et d'efficacité, sans que soit compromise la fluidité des flux de circulation.

La création d'un Bureau à contrôles nationaux juxtaposés nécessite la construction préalable d'une plate-forme dite "douanière", destinée à recevoir les voies de circulation, les aires de stationnement et les installations de contrôles nécessaires. Son lieu exact d'implantation sera évidemment fonction du tracé de l'autoroute et des possibilités offertes au point précis de franchissement de la frontière entre deux pays, mais également de la nature des sols - qui peut être déterminante pour le type d'immeuble à ériger - des surfaces disponibles, de la compétence, très étendue ou limitée, que l'on entend donner au bureau, de la nature et de la portée des accords intervenus ou à intervenir entre pays voisins. Ses dimensions pourront varier en fonction de l'importance du trafic escompté - qui doit être déterminé avec la plus grande précision, et tenir compte d'une éventuelle, mais vraisemblable, évolution en hausse - mais on peut considérer qu'elles doivent être de l'ordre de 12 à 15 hectares pour un bureau traitant simultanément tous les trafics - solution à retenir autant qu'il est possible - avec une longueur d'environ 800 mètres et une largeur de 300 à 350 mètres. Sa forme doit être sensiblement celle d'une ellipse, qui apparaît comme la plus rationnelle et la plus efficace. Son fonctionnement correct impose une dissociation des deux catégories de trafics, avant leur arrivée dans l'emprise du bureau, par la mise en place d'une signalisation, adéquate et très précise, pour éviter aux chauffeurs toute difficulté d'interprétation - qui sera répétée, sur portique laissant un tirant d'air de 5 mètres, à trois reprises différentes (1.500 m, 750 m et entrée de la plate-forme), et prescrira aux conducteurs de camions commerciaux de prendre la voie de droite, des cars et des véhicules de tourisme tractant une caravane de prendre la voie du milieu, et à ceux de véhicules de tourisme de prendre la (ou les voie(s) de gauche, ces voies étant,

naturellement, toutes matérialisées au sol. Les indications du troisième et dernier panneau pourraient être complétées, pour permettre un dernier tri des véhicules commerciaux - véhicules en transit: voie (ou voies) de droite - véhicules dont le chargement doit être soumis au contrôle douanier: accès au parking. Ce tri préalable étant effectué, la dissociation des trafics doit également être maintenue, toujours au moyen d'une signalisation appropriée sur la plate-forme elle-même, de manière que:

- Le trafic touristique soit acheminé dans l'axe de l'autoroute et emprunte les voies centrales de la plate-forme, au nombre de trois au minimum dans chaque sens de circulation (voie de droite: cars et véhicules de tourisme tractant une caravane - voie centrale et voie de gauche: véhicules de tourisme), débouchant sur une batterie d'aubettes de tourisme implantée, sur l'axe médian perpendiculaire à celui de la plate-forme;

- le trafic commercial soit orienté, dans chaque sens de circulation, vers la partie laissée libre entre les voies centrales et la limite de la demi-ellipse située de part et d'autre, partie où seront aménagés:

- une ou des voies de circulation situées le plus à droite qu'emprunteront les camions en transit,
- un parking pour poids lourds, permettant le stationnement en épis,
- les bâtiments réservés aux fonctionnaires chargés des contrôles en matière commerciale,
- des voies d'accès aux magasins, bascules, parcs à bestiaux éventuellement,
- les aubettes de contrôle de sortie de parking, au point le plus proche de raccordement aux voies de l'autoroute, où le service s'assurera de la situation régulière des chargements, effectuera, le cas échéant, certaines perceptions, et sera chargé du traitement du trafic de transit. La signalisation sur la plate-forme ainsi que son éclairage devront être assurés dans des conditions satisfaisantes.

Les installations matérielles devront tenir compte de la manière de procéder aux contrôles (en files pour le trafic touristique, en épis pour le commercial) et comporter un seul type d'équipement ainsi qu'une seule batterie d'aubettes de tourisme dans chaque sens de circulation, aménagées de façon telle qu'elles puissent permettre l'intervention, dans un ordre à observer, mais quasi simultanée des fonctionnaires des deux pays concernés.

La disposition des immeubles de service tiendra compte de la différenciation des trafics, ce qui se traduira, pour ce qui est du trafic touristique, par l'implantation d'un immeuble dans le grand axe de la plate-forme, les deux batteries d'aubette venant s'y appuyer perpendiculairement et, pour le trafic commercial, par l'implantation de deux bâtiments latéraux, en retrait des voies médianes, et proches des parkings poids lourds.

Les installations de contrôle comporteront donc tous les bâtiments prévus ci-dessus, les quais de débarquement, magasins et autres, ainsi que les fosses de visite, un auvent de protection et, à chaque extrémité du bâtiment central, un petit parking pour véhicules de tourisme. En plus des moyens indispensables de chauffage, voire de climatisation, d'éclairage, etc., et de tout ce qui est destiné au personnel lui-même (réfectoire par exemple ou salle de repos), l'aménagement intérieur des installations destinées aux services doit tenir compte de tous les matériels et équipements nécessaires à leur bon fonctionnement (téléphone, télex, éventuellement lignes particulières pour utilisation de l'informatique, etc.).

La question se pose de savoir s'il convient ou non d'inclure, dans la plate-forme douanière, d'autres installations, notamment celles destinées aux commissionnaires en douane ou à d'autres activités (office de tourisme, banques, restaurants, etc.). De l'avis du consultant, si l'option peut en être prise en ce qui concerne les premiers, une certaine réserve doit être observée pour le reste, pour des raisons de sécurité et d'efficacité. Il convient toutefois de prévoir un centre d'accueil pour les chauffeurs routiers qui doivent, quant à eux, stationner dans l'emprise du bureau pendant une durée relativement longue.

La sécurité des installations de contrôle doit être assurée par une protection extérieure suffisamment efficace, et toutes mesures doivent être prises en ce qui concerne l'hygiène et la sécurité des agents (méfaits de la pollution de l'air et du bruit aux divers points de contrôle).

La répartition des locaux dans les installations de service doit tenir compte, en ce qui concerne les surfaces, aussi bien que l'aménagement intérieur, de la présence simultanée d'agents de police et des douanes des deux pays concernés, dans les aubettes touristiques et également dans le bâtiment central, réservé aux activités de commandement, d'administration, et de gestion du personnel en poste pour le contrôle touristique, ainsi qu'aux locaux destinés au personnel lui-même et aux missions de contrôle et leurs suites. De même, les bâtiments latéraux et les aubettes de sortie de parking doivent aussi être conçus et aménagés pour recevoir ensemble, avec tout le matériel qui peut leur

être nécessaire, les agents des Douanes des deux pays, ceux du pays de sortie étant chargés des contrôles des exportations de marchandises de leur territoire, ceux du pays d'entrée des contrôles des importations. La consistance précise de ces divers locaux peut difficilement être donnée, compte tenu des conceptions nationales du rôle et de l'organisation des services de Police et des Douanes, et de l'utilisation éventuelle de procédés informatiques, ainsi que des effectifs qui seront mis en place.

Ces normes générales peuvent être sans difficulté particulière appliquées dans les divers types de bureaux concevables, que l'on se place dans l'hypothèse - improbable - où chaque pays concerné par le projet TEM établisse lui-même ses propres installations sur son territoire, ou dans celles où, le principe de la juxtaposition des contrôles étant retenu, des contraintes d'ordre divers obligent à s'écarter de ce qui a été dit plus haut. Seules, en effet, dans les différents cas envisageables, seraient à aménager partiellement, de manière à s'adapter à la situation rencontrée, les normes indiquées pour les surfaces nécessaires, la disposition des locaux et leur répartition entre les services intéressés. Elles ne varieront pas, notamment, dans le cas où le bureau sera établi sur le territoire d'un seul Etat, ce qui, en l'état actuel de fonctionnement des autoroutes internationales en exploitation, se présente assez fréquemment.

Il n'en demeure pas moins que dans certaines situations particulières, telle que celle créée par l'existence d'un réseau routier dense à proximité de l'autoroute, il peut être intéressant d'utiliser à la fois l'autoroute et les installations qui y auront été mises en place, et le réseau routier pré-existant, qui comportait déjà des bureaux de Douane. Cette formule permet d'alléger d'autant la circulation et de pallier un engorgement éventuel de l'autoroute, en rendant possible le traitement des chargements de détail, par exemple, dans les installations utilisées avant la mise en exploitation de l'autoroute.

*

*

*

Les problèmes juridiques susceptibles d'être rencontrés sont de plusieurs ordres et peuvent porter notamment sur la notion de la juxtaposition des contrôles en général, ainsi que sur celles, plus fragmentaires, qui s'y rattachent (zone d'action, contrôles, agents). En ce qui concerne la première, l'idée peut prévaloir de différencier totalement les services des deux pays en présence, et de ne les faire agir qu'à l'intérieur d'une zone qui leur est réservée, ou "privativo". L'étude a été menée dans un état d'esprit différent, conforme à celui qui prévaut dans la majorité des pays qui a été confrontée au problème des contrôles sur autoroutes, et qui se traduit, au contraire, par une interpénétration très poussée des services, à l'intérieur d'une zone "commune", ce qui présente des avantages, tant sur le plan du fonctionnement de ces services que sur celui des investissements nécessaires.

L'examen de différents accords intervenus sur la création de bureaux de douane à contrôles nationaux juxtaposés, notamment de ceux, dont les textes ont été joints à l'étude, entre la République fédérale d'Allemagne et la Belgique, la France et la Belgique, la République fédérale d'Allemagne et l'Espagne, a permis de tirer certains enseignements et de faire apparaître certaines causes de difficultés éventuelles. C'est ainsi que sont particulièrement étudiés:

- la notion de "zone", qui prend une importance non négligeable si le bureau de Douane est établi dans le territoire d'un seul Etat, en raison du problème que pose l'application de la loi pénale d'un pays déterminé sur le territoire de son voisin, problème qui doit être réglé dans le cadre de la convention à intervenir, par la désignation de la commune ou de la localité de rattachement du bureau à créer. Ceci implique, de la part de l'Etat sur le territoire duquel le bureau sera établi, l'acceptation de l'abandon partiel de sa souveraineté, entière et totale, sur cette partie de son territoire;
- le droit d'arrestation qu'il convient de préciser;
- la définition précise qu'il serait bon d'attacher aux termes "contrôles" et "agents", que l'on trouve dans toutes les conventions;
- le "refoulement" éventuel des personnes;
- l'exercice effectif des contrôles.

Les conclusions, qui ont pu être tirées de l'examen de ces différents points, ont mené à la proposition d'un projet de texte de convention, tout au moins des dix premiers articles, qui sont apparus comme les plus importants, et par la rédaction desquels il est tenté d'éviter certaines contestations éventuelles.

Il est précisé que l'étude comporte, outre une documentation sur des Bureaux de Douane d'autoroute - que l'on a essayé dans le chapitre B, de rendre aussi complète que possible au moyen de plans, de photographies et d'éléments statistiques sur l'importance des trafics contrôlés, la consistance des effectifs mis en place et des surfaces affectées aux différents services de contrôle - une documentation photographique, reprise en annexe, donnant des exemples de signalisation verticale, d'aubettes de tourisme, de bâtiments, etc.

A - INTRODUCTION

La raison fondamentale de la création d'une autoroute et, notamment, de celle envisagée dans le projet TEM, est de faciliter et de rendre plus rapide la circulation routière, en ce qui concerne tant le trafic touristique que le trafic des marchandises.

Il est donc évident que des solutions doivent être recherchées en vue de supprimer les éléments susceptibles d'être une cause de ralentissement ou d'arrêt.

Il apparaît toutefois que certains de ces éléments ne peuvent, en tout état de cause, être éliminés. Il existe en effet, au moins, deux motifs d'arrêt obligatoire.

Le premier n'entre pas dans le cadre de la présente étude, mais n'en mérite pas moins une attention particulière à divers égards (normes, techniques, situations des installations nécessaires, etc.). Il s'agit de la perception éventuelle d'un péage.

Le second, qui nous concerne directement, est lié à l'accomplissement, aux frontières des divers pays traversés par l'autoroute, des formalités de tous ordres et à l'exercice des contrôles de toute nature qui en découlent.

A l'entrée comme à la sortie de chaque pays concerné, un certain nombre de contrôles doivent, en effet, être opérés, en vue de s'assurer de l'application des dispositions légales, réglementaires ou autres, en vigueur dans chaque territoire national. Ces contrôles sont effectués dans les bureaux de douane par des fonctionnaires spécialisés, les uns et les autres, dans des domaines qui leur sont propres: Douane, Police, Santé publique, Agriculture, Equipement ou Ponts et Chaussées.

La création d'une autoroute trans-frontière impose donc ce qui apparaît comme une évidence, la création concomitante de bureaux de douane sur son itinéraire, si possible sur la frontière même séparant deux Etats, ou à proximité immédiate.

Par ailleurs, et pour que l'autoroute réponde comme il convient à ce qu'on en attend, il importe que l'arrêt obligatoire en frontière soit le plus court possible, sans que, pour autant, soit compromise la qualité des contrôles jugés nécessaires. Il est indispensable, en effet, que les différents services concernés puissent assurer leurs contrôles dans les meilleures conditions de rapidité, mais aussi et surtout, d'efficacité et de sécurité

Il apparaît également nécessaire que soient dissociés nettement deux types de trafics:

L'un qualifié de rapide:

- Trafic touristique ou de voyageurs, pour lequel les formalités sont, en principe, allégées et se réduisent à des contrôles de courte durée (contrôle d'identité, vérification des bagages par exemple).
- Trafic de marchandises entre pays liés par des conventions ou des accords particuliers, du type CEE ou TIR notamment où en dehors de contrôles éventuels de police et de sécurité, les services douaniers se bornent à constater et à enregistrer le passage de l'engin de transport, au vu des documents qui accompagnent la cargaison (à signaler toutefois la variante possible d'une taxation des carburants transportés, cas de la FRANCE).

L'autre, qualifié de lent:

- Trafic commercial rendant obligatoire un arrêt de durée variable en frontière pour:

Accomplissement de formalités d'ordre douanier: (établissement des déclarations douanières de sortie ou d'entrée avec, comme conséquence, les contrôles physiques impliquant déchargement, ouverture et reconditionnement des colis).

Interventions éventuelles de fonctionnaires autres que douaniers. (vétérinaire - Inspecteurs, par exemple, pour les animaux vivants, les viandes, poissons, etc., les Inspecteurs phyto-sanitaires pour les végétaux, les graines, les représentants du service de l'Équipement ou des Ponts et Chaussées pour les problèmes de coordination des Transports ou de vérification des poids autorisés en charge, etc.).

D'autre part les installations destinées aux fonctionnaires chargés des contrôles, doivent réunir les conditions optimales d'implantation et de distribution, pour permettre une intervention efficace et rapide, tout en évitant une trop grande dispersion du personnel.

Il semble donc que pour atteindre ces divers objectifs, il soit nécessaire:

- de réduire à un seul les deux arrêts jusqu'à présent nécessaires, respectivement à la sortie d'un pays et à l'entrée du pays voisin, ce qui amène à la création de bureaux de Douane à contrôles nationaux juxtaposés, formule rendant possible l'intervention quasi simultanée, au même endroit, des services de deux pays limitrophes,
- de prévoir une infrastructure de ces bureaux à contrôles juxtaposés, permettant une dissociation des trafics qualifiés "rapide" et "lent",
- de concevoir des installations matérielles destinées aux personnels, satisfaisantes quant à leurs surfaces et à leur implantation, et donnant toutes garanties quant aux possibilités d'intervention, à la sécurité et à l'efficacité des contrôles, ce qui sous-entend la fourniture de moyens appropriés tant en personnel qu'en matériel.

En conséquence, on peut envisager de définir ainsi qu'il suit l'idéal du bureau de Douane sur autoroute:

- Bureau à contrôle nationaux juxtaposés
 - Situé à cheval sur la ligne frontière géographique,
 - Installations réparties symétriquement dans chaque territoire,
 - Surfaces suffisantes pour accueillir tout le trafic escompté à la suite des études nécessairement très poussées pour éviter tant une sous-estimation qu'une sur-estimation des besoins,
 - Forme générale elliptique, formant masse,
 - Dissociation des trafics
 - rapide: - voitures particulières et cars (au minimum 2 voies pour les premières, 1 voie pour les seconds)
 - véhicules commerciaux ne devant pas faire l'objet de contrôles approfondis systématiques, donc ne pas stationner, mais simplement faire constater leur passage: voie spéciale,
 - lent: véhicules commerciaux dont le dédouanement doit être assuré en frontière, et qui doivent, en conséquence, stationner pendant une durée variable, mais la plus réduite possible, pour permettre l'intervention des agents des Douanes et des autres fonctionnaires éventuellement concernés.

- Locaux destinés aux fonctionnaires des deux pays

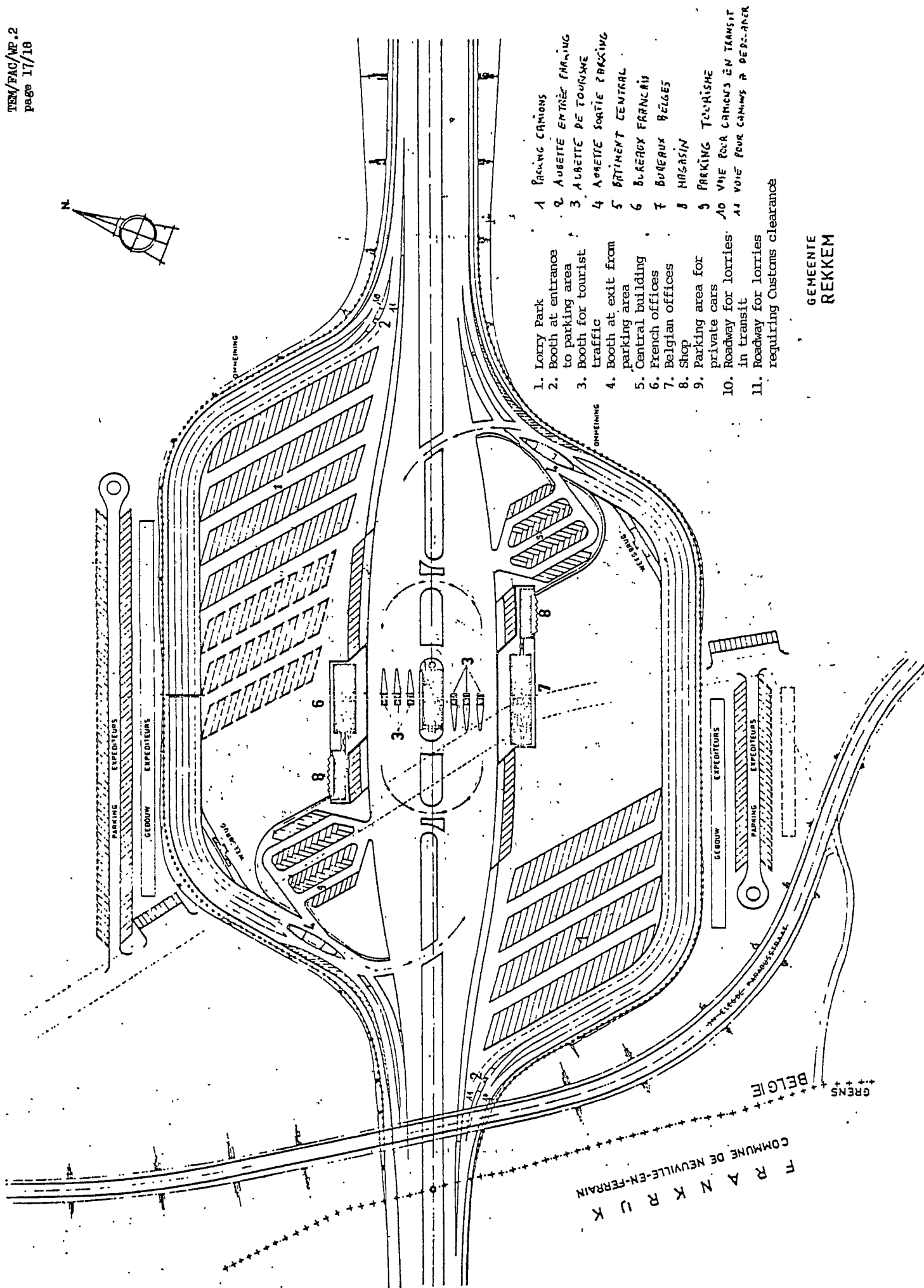
- bien implantés pour éviter la dispersion du personnel,
- bien disposés et aménagés pour leur permettre d'assurer leur travail dans les meilleures conditions,
- bien protégés pour assurer leur sécurité et leur confort,
- bien répartis pour faciliter l'accomplissement des formalités par les usagers.

- Installations matérielles annexes

- Suffisamment vastes et facilement accessibles (quai de déchargement, pont bascule, parc à bestiaux éventuellement).

Le bureau idéal d'autoroute devrait se présenter approximativement oomme sur le plan ci-après qui, s'il fait apparaître un bureau présentant une petite variante, en s'écartant légèrement de la forme elliptique recommandée ci-dessus, donne malgré tout une idée convenable.

Plan de la plate-forme de
RECKEM NEUVILLE EN FERRAIN



Certains pays d'Europe occidentale ont maintenant une bonne expérience de ces bureaux d'autoroute (République fédérale d'Allemagne, Belgique, Pays-Bas, France, etc.) qu'ils ont implantés. Généralement, les principes énoncés ci-dessus ont servi de base aux travaux, mais il a fallu quelquefois faire des aménagements. Le "Bureau idéal" nécessite en effet des surfaces importantes, que l'on ne peut facilement trouver dans des régions fortement urbanisées, où le prix des terrains peut être très important et où les procédures éventuelles d'expropriation peuvent être longues et coûteuses.

D'autre part, pour des raisons géographiques, dans les régions montagneuses, par exemple, il n'est pas toujours possible de réaliser des plates-formes suffisamment vastes pour accueillir les installations nécessaires au contrôle approfondi des véhicules commerciaux.

Enfin, la politique suivie par certains pays, en matière de dédouanement des marchandises, tend à privilégier le report à l'intérieur du territoire des formalités indispensables, en totalité ou en partie, ce qui a pour conséquence, soit de ne prévoir en frontière que des offices juxtaposés compétents uniquement pour le contrôle du tourisme et du transit des poids lourds, soit d'implanter des installations à caractère mixte, permettant un contrôle physique des chargements et report à un stade ultérieur de la partie documentaire des formalités. Ces diverses conceptions, qui peuvent encore être influencées par la présence à l'intérieur du territoire de centres routiers créés à l'initiative d'autorités régionales ou de Chambres de Commerce, se sont traduites par la mise en oeuvre de solutions adaptées à chaque cas particulier.

Il faut ajouter, pour être complet, que certains pays ayant souscrit un accord avec leur voisin, accord dont les termes sont pratiquement identiques à ceux souscrits par d'autres, ne les interprètent pas dans les mêmes conditions et ne donnent pas aux mêmes mots le sens large qui leur est attribué par certains.

* * *

Après examen de quelques réalisations actuellement en fonctionnement, données à titre d'exemples, des normes générales seront déterminées et les modalités de leur application aux différents types possibles de bureaux d'autoroute seront examinées.

Enfin les problèmes d'ordre juridique qui peuvent apparaître seront examinés. Un projet de rédaction des clauses les plus importantes d'un accord bilatéral sera proposé.

B - EXEMPLES DE REALISATIONS ACTUELLEMENT EN FONCTIONNEMENT

(Il ne peut être envisagé de fournir des indications détaillées sur tous les bureaux d'autoroute existants. Seuls certains ont été choisis, en raison des caractéristiques particulières qu'ils présentent. Ainsi apparaissent diverses formules, constituant des variantes auxquelles il peut être envisagé de se rallier, sans que soient remis en cause les principes généraux figurant au chapitre C)

1. BUREAU DE RECKEM-NEUVILLE EN FERRAIN AUTOROUTE

- Frontière franco-belge
- Plan général ci-joint
- Situé en territoire belge sur l'autoroute A1/E3 vers GAND à proximité immédiate de la frontière
- Surface totale de la plate-forme: environ 12 hectares
- Longueur de la plate-forme: environ 480 mètres
- Largeur de la plate-forme: environ 280 mètres
- Trafic traité: tourisme, passage des poids lourds, dédouanement des marchandises dans les deux sens, mais limité à l'entrée en FRANCE comme à la sortie aux seuls chargements complets (c'est-à-dire destinés à un seul destinataire ou provenant d'un seul expéditeur).
- Importance du trafic annuel
 - trafic commercial
 - estimé au moment de la construction: 408.000 (dont 330.000 en passage)
 - actuel: passage (sens Belgique-France) 299.000
 - dédouanés - do - 92.000
 - passage (sens France-Belgique) 309.000
 - dédouanés - do - 62.000
 - tourisme
 - estimé au moment de la construction:
 - entrée en France: 1.700.000 véhicule + 500 cars
 - sortie de France: 1.800.000 véhicules + 1.500 cars
 - actuel
 - entrée en France: 2.300.000 véhicules + 5.500 cars
 - sortie de France: 2.200.000 véhicules + 3.500 cars
 - Ouvert
 - au trafic touristique et de passage poids lourds 24 h sur 24
 - au trafic commercial de 7 h à 19 h sauf samedi de 7 h à 12 h
 - Nombre total d'agents - des Douanes françaises en poste: 105
 - (dont 80 le jour, 15 la nuit)
 - des Douanes belges: 87
 - Nombre total d'agents de contrôle autres: France: 35 (6 par vacation + 1 vétérinaire)
 - Belgique: 26 (5 au minimum par vacation)
 - Surfaces réservées aux services des contrôles: Douane française 700 m² (dont 248 m² pour le tourisme et contrôle passages).

- Douane belge 750 m² (dont environ 200 m² pour tourisme et contrôle passages)
- Police française: 128 m²
- Gendarmerie belge: 150 m²
- Installations communes: 100 m²

Caractéristiques

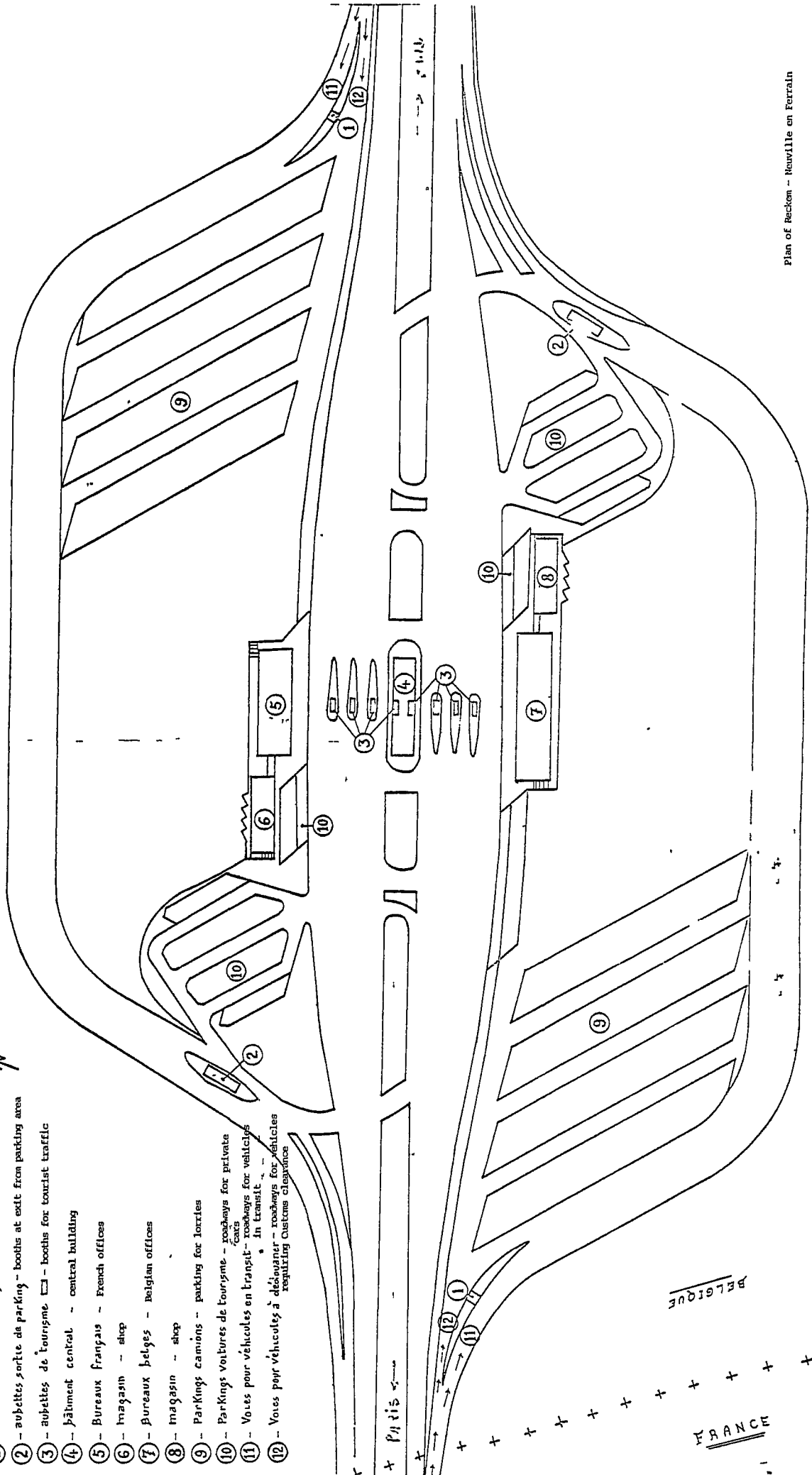
- 1 bâtiment central unique sur l'axe principal
- 3 voies réservées au tourisme dans chaque sens
- 1 voie spéciale pour cars
- 600 places de parking poids lourds (300 dans chaque sens)
- 85 places de parking tourisme au total
- Installations pour touristes: 1 bureau de change aménagé dans une caravane
sur la partie belge
- agences en douane implantées en dehors de la zone douanière . . .
(16 du côté français, 10 du côté belge)
- un bureau de 12 m² réservé aux vétérinaires dans les locaux français
(pas de parc à bestiaux)
- un pèse-essieu.

COMPLEXE DOUANIER de RECKEM AUTOROUTE

Titre 14, 15/1/1976

LEGENDE

- ① - subettes entrée de parking - booths at entrance to parking area
- ② - subettes sortie de parking - booths at exit from parking area
- ③ - subettes de tourisme - booths for tourist traffic
- ④ - bâtiment central - central building
- ⑤ - Bureaux Français - French offices
- ⑥ - magasin - shop
- ⑦ - Bureaux belges - Belgian offices
- ⑧ - magasin - shop
- ⑨ - Parkings camions - parking for lorries
- ⑩ - Parkings voitures de tourisme - roadways for private cars
- ⑪ - Voies pour véhicules en transit - roadways for vehicles in transit
- ⑫ - Voies pour véhicules à dédouaner - roadways for vehicles requiring Customs clearance



2. BUREAU DE SAINT-AYBERT-HENSIES AUTOROUTE

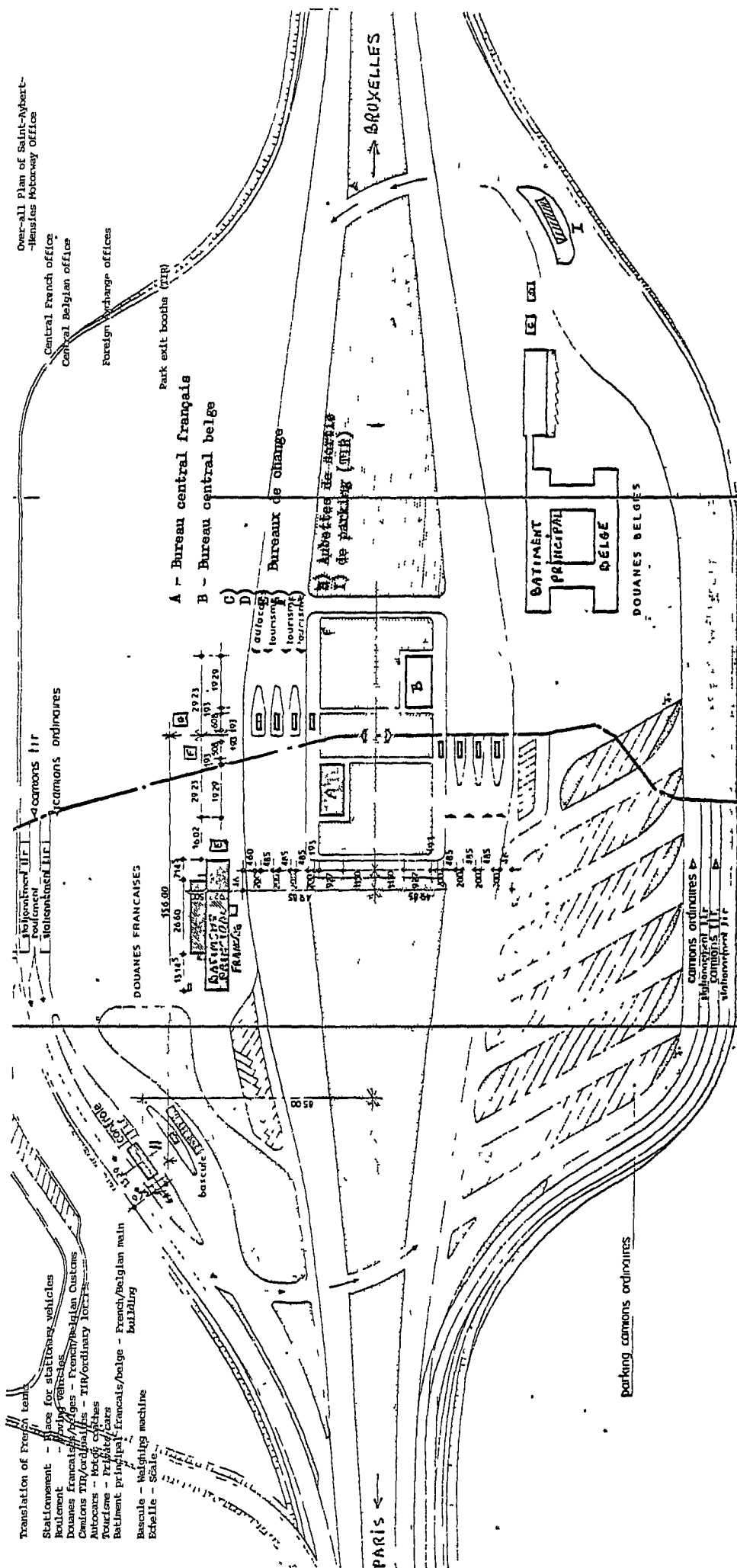
- Frontière franco-belge
- Plan général ci-joint
- Situé à cheval sur la frontière sur l'autoroute A2/E41 vers Bruxelles
- Surface totale de la plate-forme: environ 9 hectares
- Longueur totale de la plate-forme: environ 400 mètres
- Largeur totale de la plate-forme: environ 220 mètres
- Trafic traité: trafic touristique et passage poids lourds, les dédouanements pour le compte de la France étant assurés par le bureau de VALENCIENNES - Autoroute situé 15 km en arrière (seules quelques opérations commerciales de minime importance sont traitées à St-AYBERT).

Par contre tous les trafics sont contrôlés par la Douane belge.

- Importance du trafic annuel
 - trafic commercial
 - sens Belgique-France: 220.000 camions
 - sens France-Belgique: 226.000 "
 - trafic touristique: 2.500.000 véhicules + 14.000 cars
- Ouvert 24 heures sur 24
- Nombre total d'agents - des Douanes françaises en poste: 59 (dont 10 la nuit)
 - des Douanes belges en poste: 51
- Nombre total d'agents de contrôles autres:
 - Police française: 24
 - Gendarmerie belge: 23
- Surfaces réservées aux services des contrôles
 - Douane française 670 m²
 - Douane belge 300 m²
 - Police française 134 m²
 - Gendarmerie belge 65 m²
 - Installations communes: 92 m²

Caractéristiques

- 2 bâtiments centraux de petites dimensions sur l'axe principal
- 3 voies réservées au tourisme dans chaque sens
- 1 voie spéciale pour cars
- 295 places de parking poids lourds (140 places à l'entrée en France)
(155 places à l'entrée en Belgique)
- 70 places de parking tourisme (50 à l'entrée en France)
- Installations pour touristes: 5 bureaux de change installés dans des caravanes (dont un seul sur la partie française)
- 1 office de tourisme installé dans le bureau principal belge.



3. BUREAU DE SARREBRUCK-LA BREME D'OR AUTOROUTE

- Frontière entre la France et la République fédérale d'Allemagne
- Plan général ci-joint avec photographie
- Situé en territoire de la République fédérale d'Allemagne sur l'autoroute A 32 vers MANNHEIM à proximité immédiate de la frontière
- Surface totale de la plate-forme: environ 12 hectares (dont environ 6 hectares en zone commune)
- Longueur de la plate-forme: environ 600 m
- Largeur de la plate-forme: environ 200 m
- Trafic traité: tourisme, passage des poids lourds, dédouanement des marchandises dans les deux sens
- Importance du trafic annuel
 - trafic commercial
 - estimé au moment de la construction: 80.000 camions
 - actuel: passage (sens République fédérale d'Allemagne-France): 87.000 dédouanés - do - 41.000
 - passage (sens France-République fédérale d'Allemagne) 97.000 dédouanés - do - 145.000
 - tourisme
 - estimé au moment de la construction: 1.200.000 véhicules 3.000 cars
 - actuel 2.280.000 véhicules 22.500 cars
- Ouvert - au trafic touristique et de passage poids lourds: 24 h sur 24
 - au trafic commercial de 8 à 13 h et de 14 à 19 h tous les jours
- Nombre total d'agents - des Douanes françaises en poste: 100 (dont 53 minimum le jour - 10 minimum la nuit)
 - des Douanes de la République fédérale d'Allemagne en poste: 107 (dont 65 minimum le jour)
- Nombre total d'agents de contrôle autres: France 31 + 1 vétérinaire République fédérale d'Allemagne 45
- Surfaces réservées aux services de contrôles
 - Douane française: 772 m² (dont 125 m² pour le tourisme et le contrôle "passages")
 - Police française: 85 m²
 - Service de la République fédérale d'Allemagne: 1.420 m²
 - Installations communes: 238 m²

Caractéristiques

- 1 bâtiment central unique sur l'axe principal
- 2 voies réservées au tourisme dans chaque sens
- 1 voie spéciale pour cars
- 99 places de parking poids lourds (44 et 45 de part et d'autre de l'axe médian)
- 375 place de parking tourisme (mais 240 situées dans la partie de la République fédérale d'Allemagne en dehors de la zone des contrôles)
- Installations destinées au tourisme (restaurant - 2 stations-service) situées dans la partie de la République fédérale d'Allemagne (hors zone de contrôle).
- agences en douane situées dans la zone dans un bâtiment spécial
- un parc à bestiaux (pas d'installations particulières pour le vétérinaire)
- deux ponts bascule
- une fosse de visite
- existence de deux tunnels reliant
 - l'un des installations douanières de la République fédérale d'Allemagne et de la France
 - l'autre le kiosque aux installations des transitaires.

ZA SAARBRÜCKEN MOTORWAY

SITUATION

ECHELLE 1:2 500

Traduction française des termes anglais :

Joint zone : zone commune

Scale : échelle

Motor vehicle : automobile

Lorry : camion

Clearance office : bureau de dédouanement

Inspection pit : fosse à réparation

Central building : bâtiment central

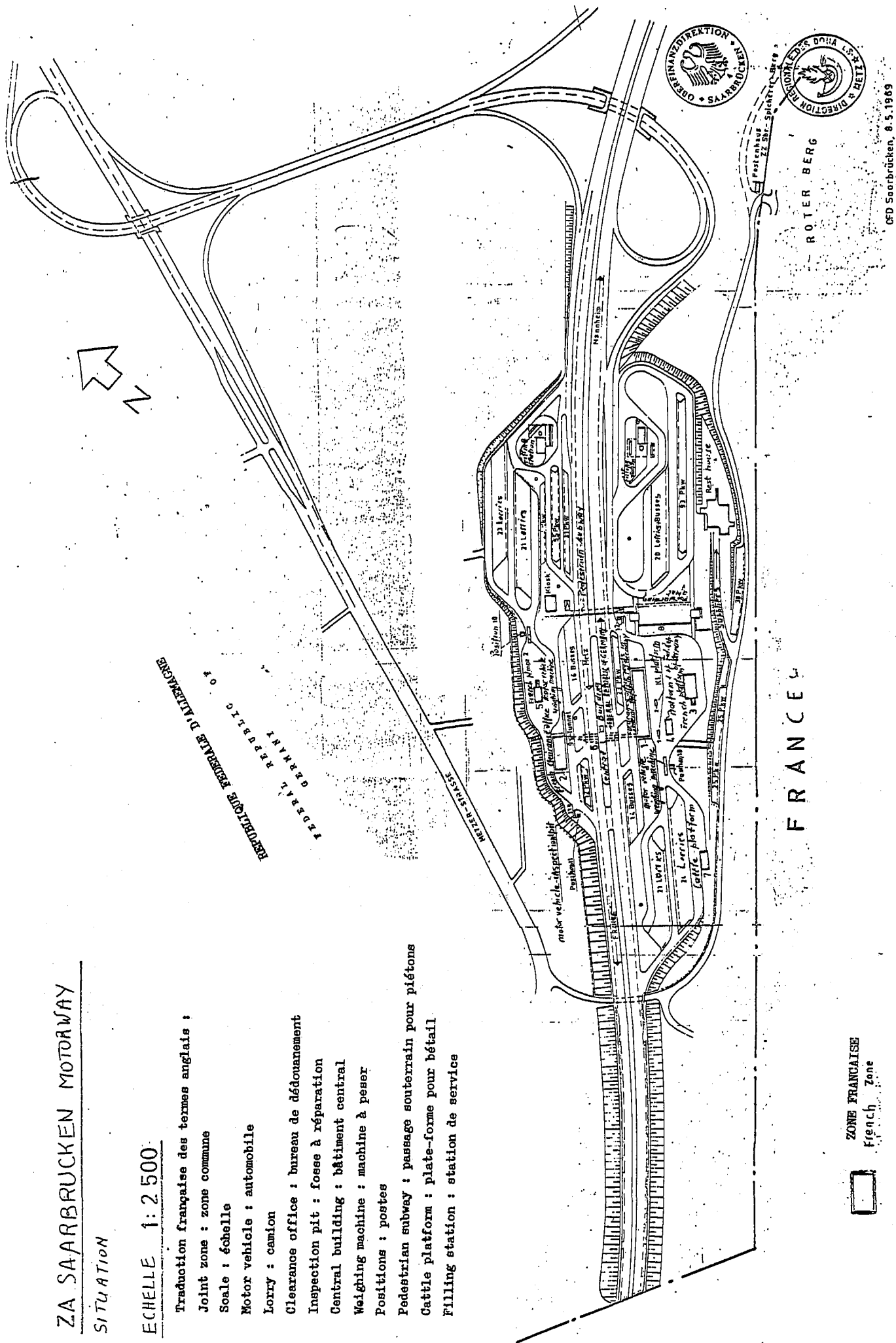
Weighing machine : machine à peser

Positions : postes

Pedestrian subway : passage souterrain pour piétons

Cattle platform : plate-forme pour bétail

Filling station : station de services



ZONE FRANÇAISE
French Zone



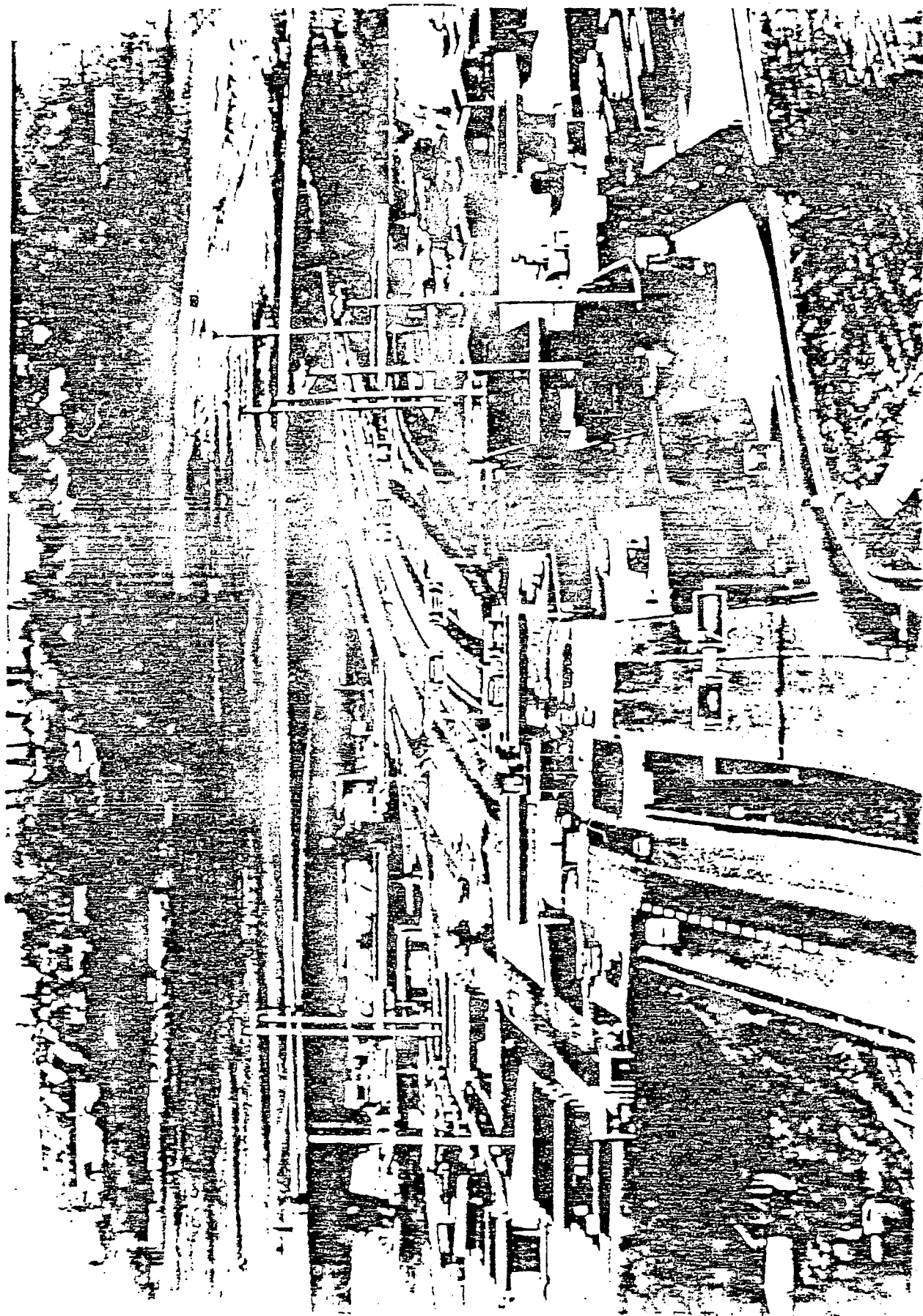


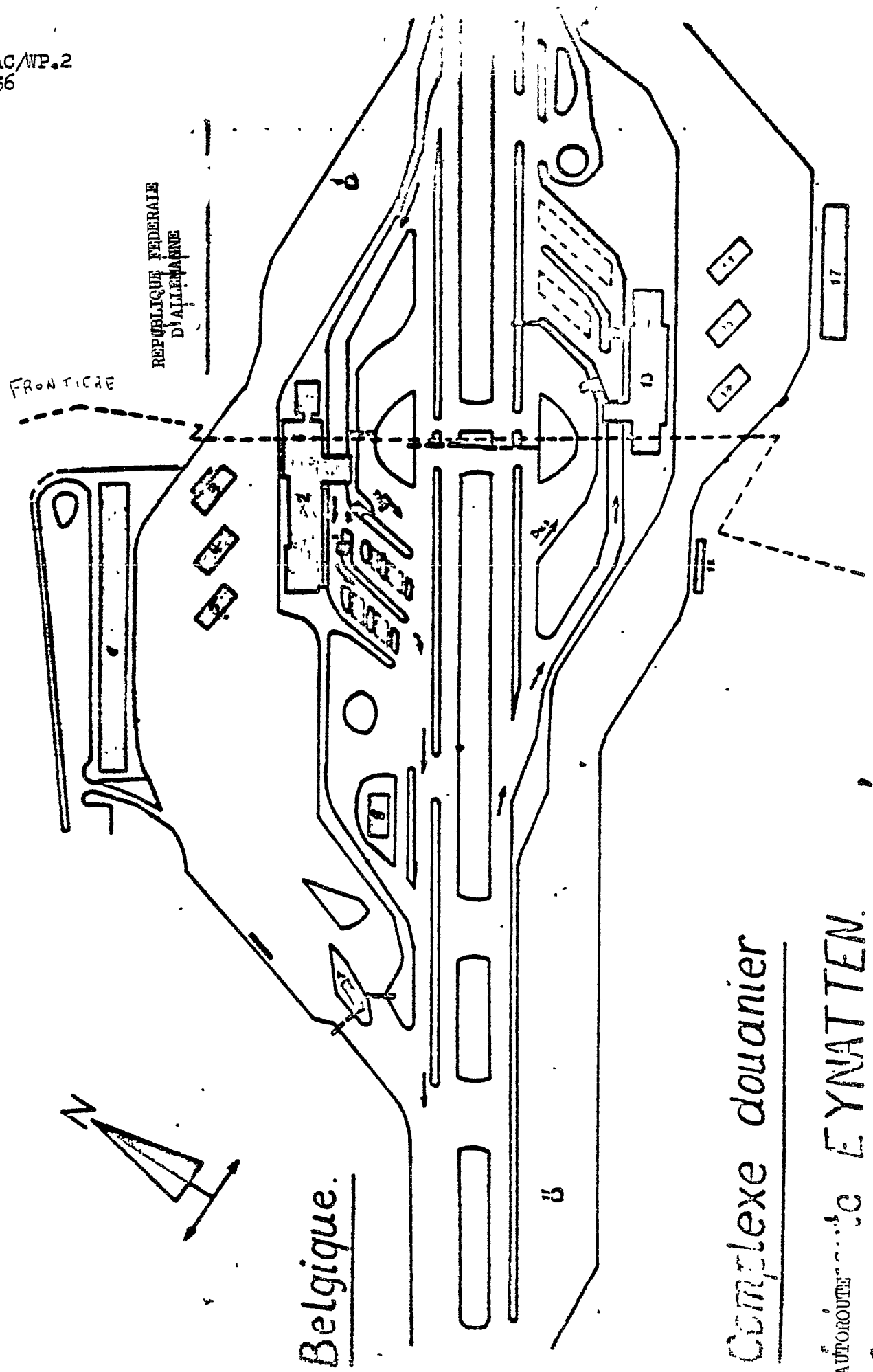
Photo du Bureau de Sarrebruck-La Brême d'Or autoroute

4. BUREAU DE EYNATTEN (RAEREN) AIX-LA-CHAPELLE, AUTOROUTE

- Frontière entre la République fédérale d'Allemagne et la Belgique
- Plan général joint avec photographie
- Situé à cheval sur la frontière sur l'autoroute LIEGE-COLOGNE
- Surface totale de la plate-forme
- Longueur de la plate-forme
- Largeur de la plate-forme
- Trafic traité: tourisme, passage des poids lourds, dédouanement des marchandises dans les deux sens
- Importance du trafic annuel commercial: 372.000 camions (sens République fédérale d'Allemagne-Belgique
451.000 camions (sens Belgique-République fédérale d'Allemagne)
- Ouvert au trafic touristique et au passage poids lourds 24 h sur 24
au trafic commercial de 6 h à 24 h du lundi au samedi
- Nombre total d'agents des Douanes belges en poste: 155
- Nombre total d'agents belges pour les autres contrôles:
 - 9 à 12 gendarmes chaque jour
 - 1 office du lait
 - 1 office national des débouchés agricoles et horticoles
- Surfaces réservées aux services de contrôles
 - Douane belge
 - Douane de la République fédérale d'Allemagne

Caractéristiques

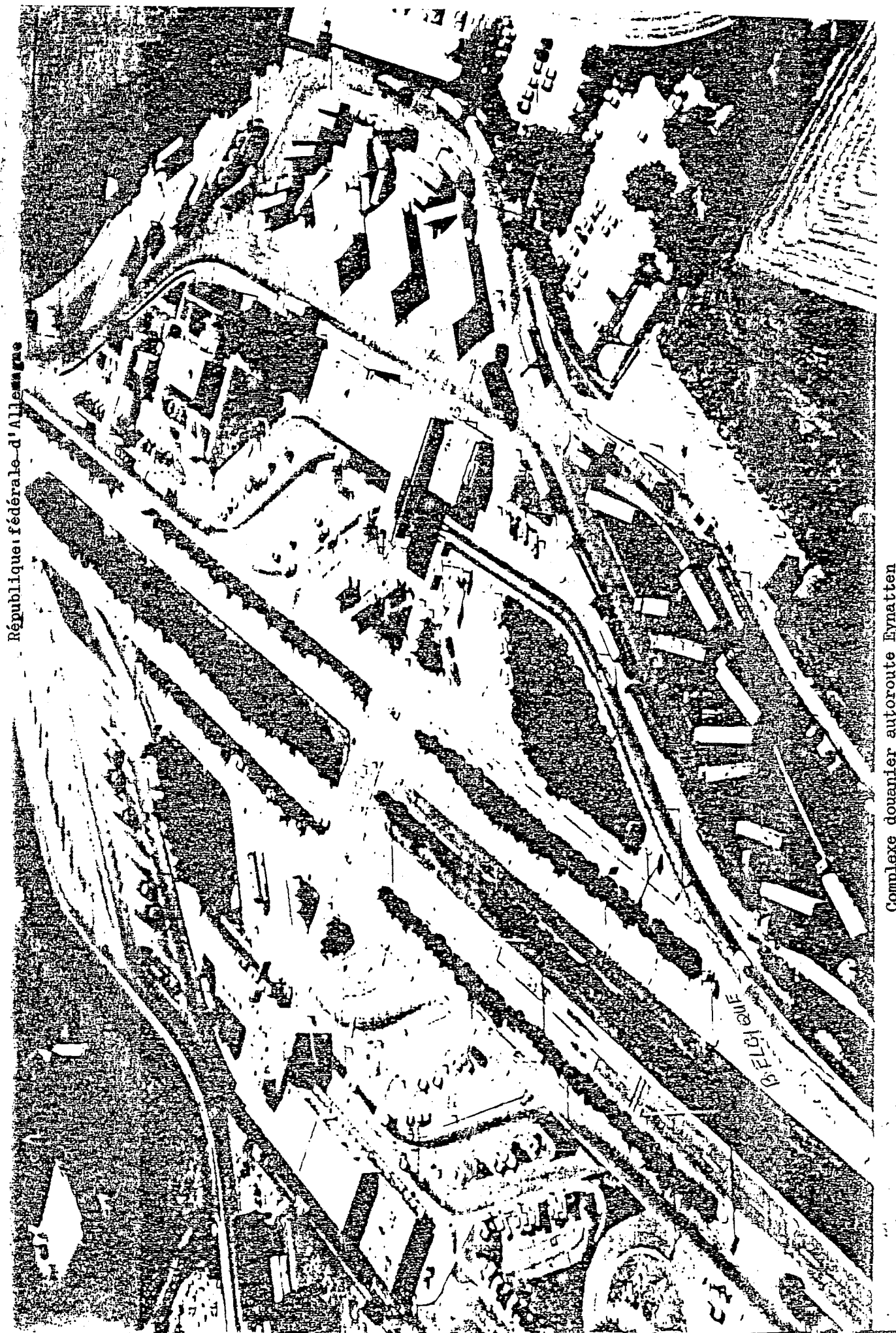
- Partie centrale de l'autoroute abandonnée, les voitures de tourisme et les cars étant dirigés vers des installations situées en retrait où tous les services sont groupés
 - 2 voies de tourisme dans chaque sens
 - 1 voie spéciale pour cars dans chaque sens
 - parkings tourisme après les installations de contrôles
 - parkings poids lourds avant et après les installations
 - agences en douane installées en dehors de la plate-forme
 - un office de tourisme et une agence bancaire en territoire belge.



EYNATTEN

Légende se rapportant au plan précédent

- 1 - Contrôle
- 2 - Bureau belge
- 3-4-5 - Quais de vérification
- 6 - Agences en douane
- 7 - Contrôle
- 8 - Tourisme
- 9-10-11 - Contrôle
- 12 - Agences en douane
- 13 - Bureau de la République fédérale d'Allemagne
- 14-15-16 - Quais de vérification
- 17 - Agences en douane
- 18-19-20 - Contrôle



République fédérale d'Allemagne

Complexe douanier autoroute Eynatten

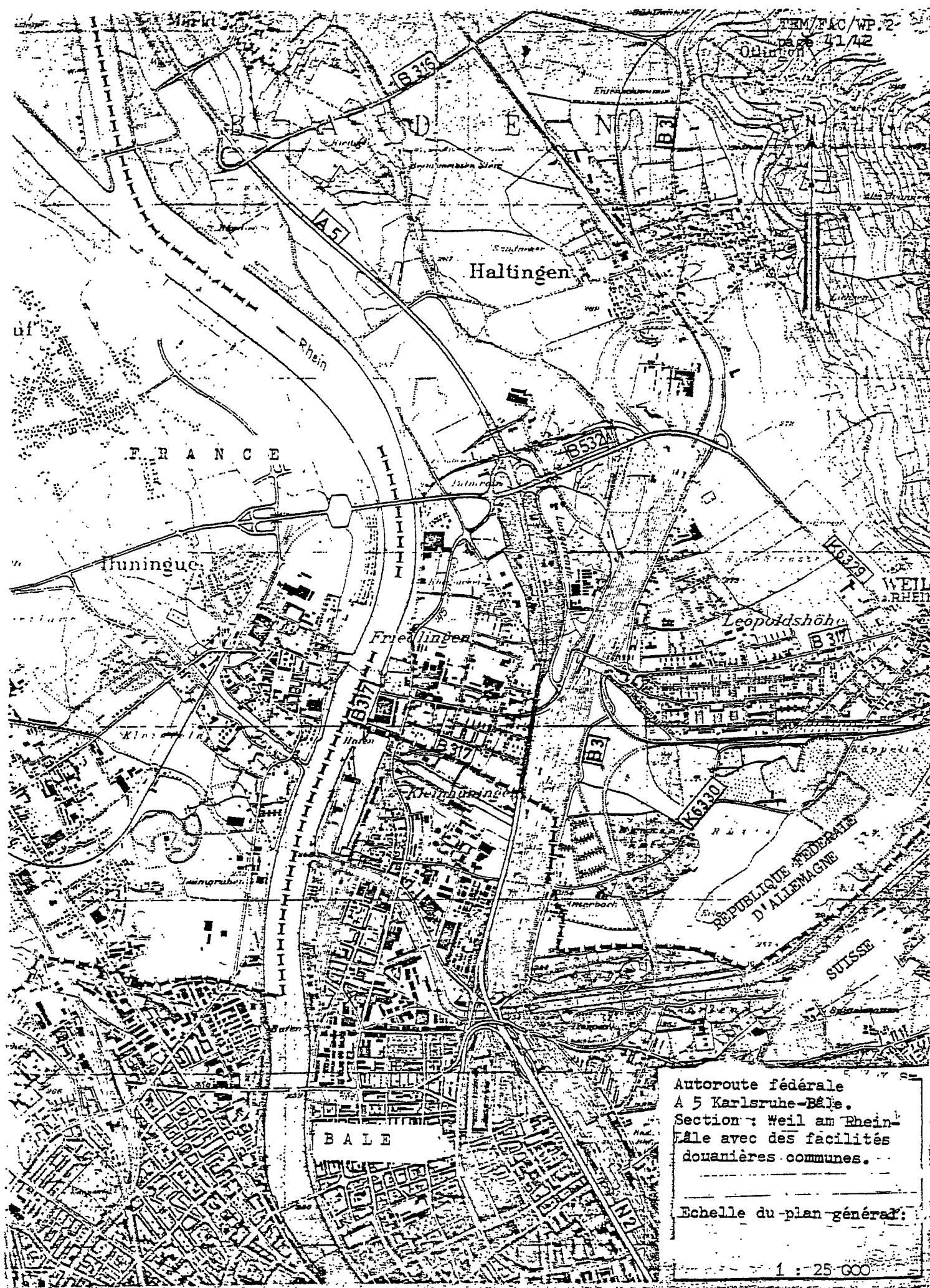
5. BUREAU DE WEIL AM RHEIN - BALE AUTOROUTE

- Frontière entre la République fédérale d'Allemagne et la Suisse
- Plan général ci-joint et détail des installations douanères
- Situé en territoire de la République fédérale d'Allemagne sur l'autoroute A 5 KARLSRUHE-BALE à environ 700 m de la frontière
- Surface totale de la plate-forme: 35 hectares
 - partie de la République fédérale d'Allemagne: 4,8 hectares
 - partie suisse: 5,9 hectares
- Centre touristique de la République fédérale d'Allemagne avec station service : 1,3 hectares
- Centre touristique suisse avec station service: 1,9 hectares
- Parc à bestiaux: 0,2 hectares
- Longueur de la plate-forme: environ 1.000 mètres
- Largeur de la plate-forme : environ 250 mètres
- Trafic estimé à l'entrée de la République fédérale d'Allemagne:
 - environ 250.000 camions(par an)
 - environ 4 millions de véhicules légers
 - environ 20.000 cars
- Ouvert en 1980 pour le contrôle du trafic touristique et le transit fin 1981/début 1982 pour la totalité du trafic
- Ouvert 24 heures sur 24 au trafic touristique
 - de 7 à 12 h et de 13 à 17 h 30 chaque jour sauf le samedi (7-12) au trafic commercial
- Nombre total d'agents des Douanes de la République fédérale d'Allemagne: 129 (dans la phase finale)
- Nombre total d'agents des Douanes suisse: 140
- Nombre total d'agents de contrôle autres (République fédérale d'Allemagne): 48 (dont 42 de la police frontière - 2 vétérinaires - 2 inspecteurs phytosanitaires - 2 contrôle de la qualité)
- Surfaces réservées aux services pour les contrôles du tourisme
 - Côté de la République fédérale d'Allemagne: 782 m2
 - Côté suisse: 556 m2
- Surfaces réservées aux contrôles du trafic commercial
 - Côté de la République fédérale d'Allemagne: 1.289 m2 (transitaires)
 - Côté suisse: 869 m2

Les installations sociales situées du côté suisse et autres restaurants - sont utilisés en commun par les employés suisses et de la République fédérale d'Allemagne.

Caractéristiques

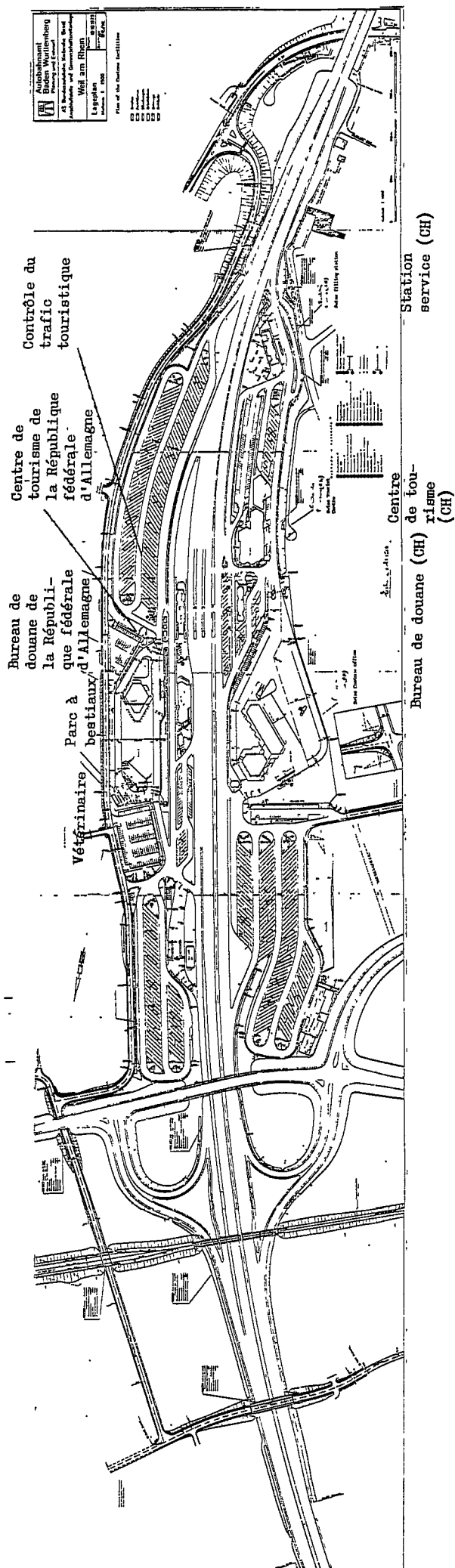
- 3 voies réservées au tourisme côté de la République fédérale d'Allemagne
- 1 voie spéciale pour cars et véhicules avec caravane
- 2 voies réservées au tourisme côté suisse
- 1 voie spéciale pour cars et véhicules avec caravane
- 93 emplacements de parking pour camions côté de la République fédérale d'Allemagne
- 115 côté suisse
- (possibilité d'extension pour 135 emplacement supplémentaires)
- installations destinées au tourisme très importante (centres touristiques et stations service)
 - côté de la République fédérale d'Allemagne 1.575 m2
 - côté suisse 2.150 m2
- situés de chaque côté après les filtres de contrôle
- agences en douane situées dans les mêmes bâtiments que les services de contrôle
- un parc à bestiaux avec installations particulières pour le vétérinaire.



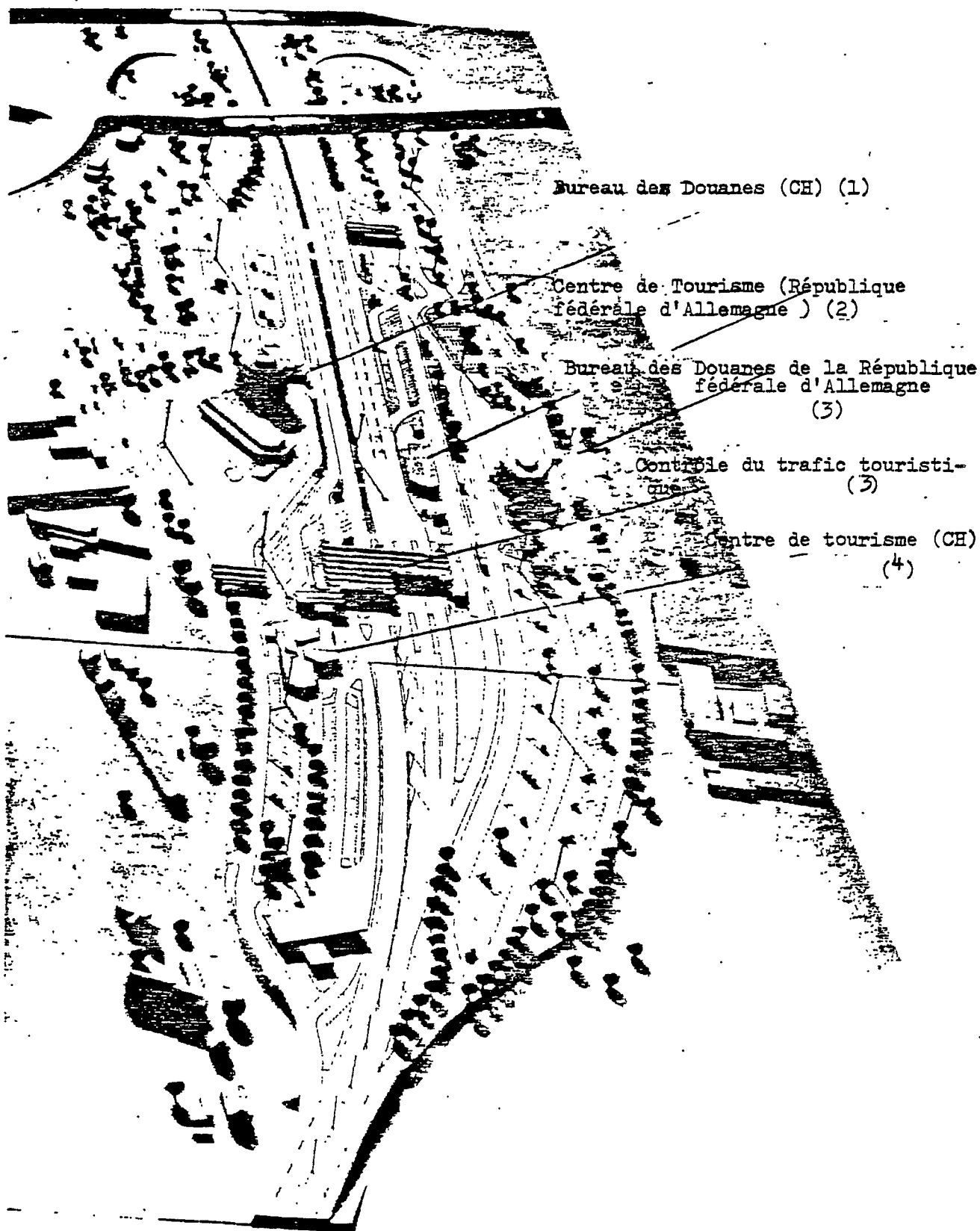
Autoroute fédérale
A 5 Karlsruhe-Bâle.
Section : Weil am Rhein-
Bâle avec des facilités
douanières communes.

Echelle du plan général:

1 : 25 000

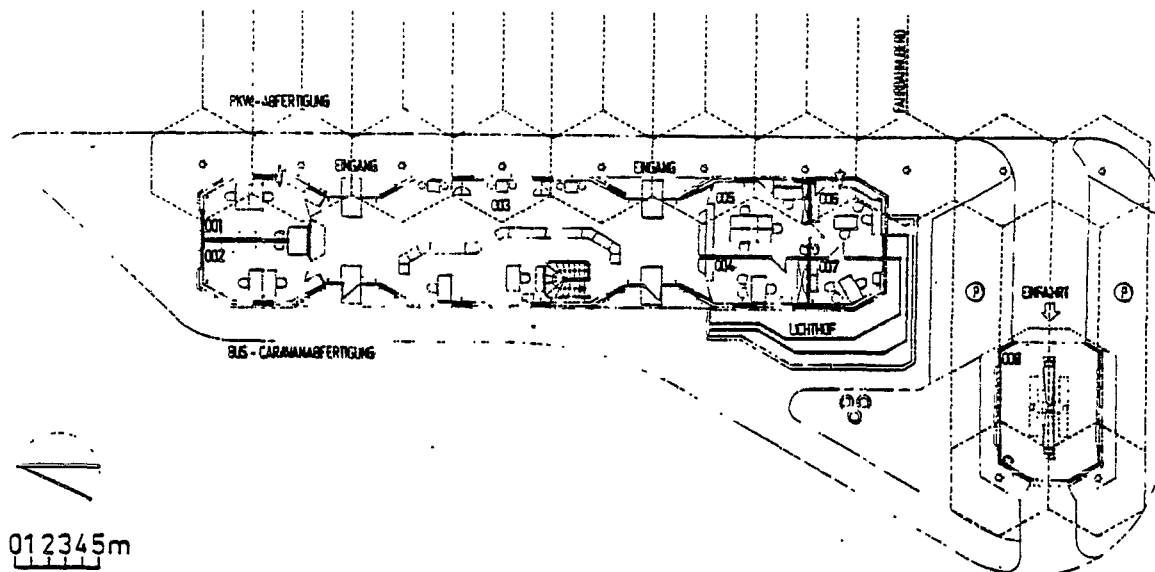


Echelle : 1 : 1500

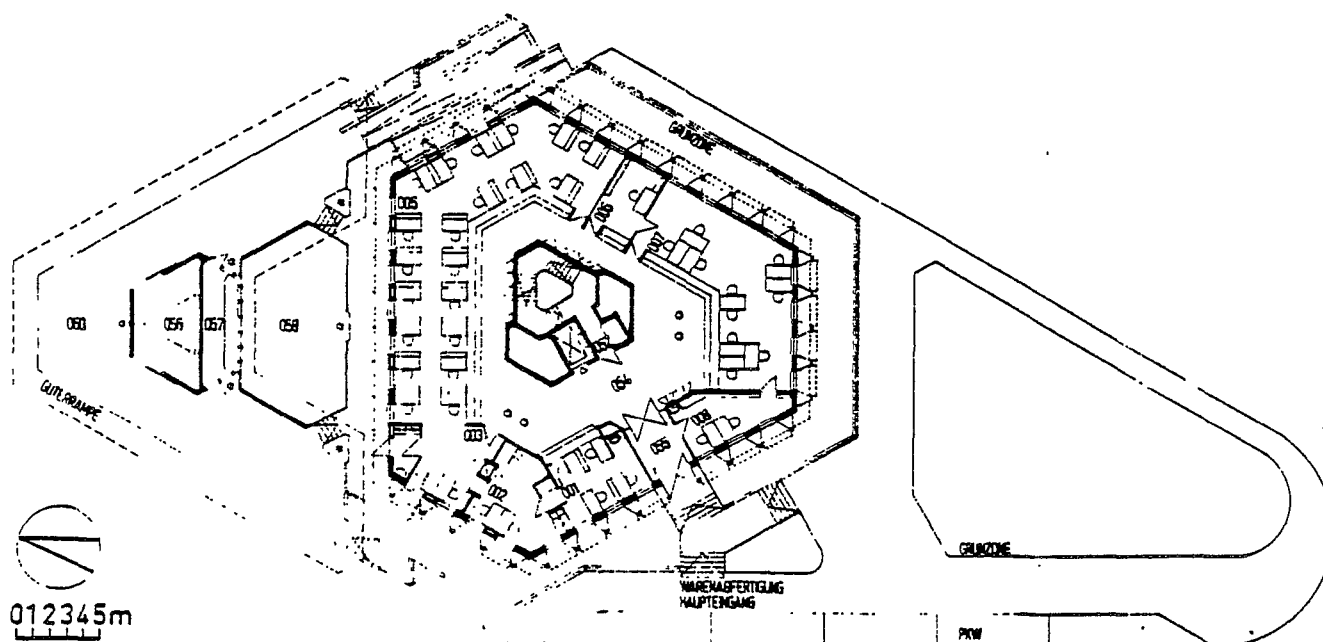


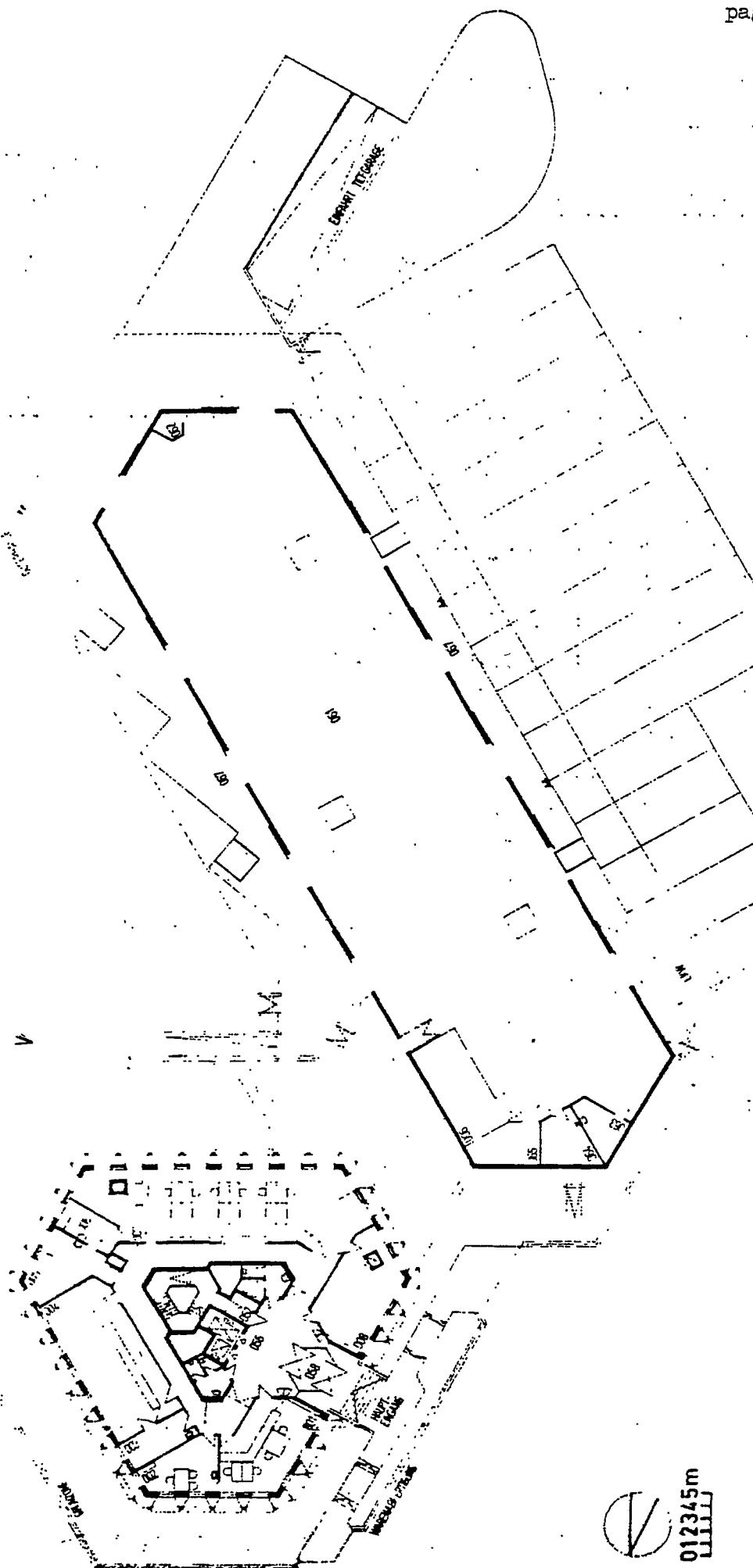
Modèle des facilités douanières communes entre la Suisse
et la République fédérale d'Allemagne

Bureau de dédouanement pour passagers - Suisse (Bâtiment 11)



Bureau de dédouanement pour marchandises - République fédérale d'Allemagne)
Bâtiment 2)





Expédition des marchandises à Suisse (Bâtiment 12)

6. BUREAU DU PERTHUS - LA JUNQUERA AUTOROUTE

- Frontière franco-espagnole
- Extrait de plan montrant les deux batteries d'aubettes photographiées
- Situé en territoire français sur l'autoroute B 9 à 1 km 200 de la frontière
(mais le bureau comporte un autre point de passage sur la RN 9 à environ 2 kms).
- Longueur de la plate-forme: 450 m
- Largeur de la plate-forme: 125 m
- Trafic traité: uniquement le trafic touristique et le passage poids lourds - aucun dédouanement.
- Importance du trafic passage poids lourds
 - sens Espagne-France: 176.000
 - sens France-Espagne: 115.000
 - du trafic touristique
 - sens Espagne-France: 1.205.000 + 17.000 cars
 - sens France-Espagne: 1.237.000 + 18.000 cars
- Nombre de voies de passage tourisme
 - sens Espagne-France: 6
 - sens France-Espagne: 7
- Surface totale des installations des bureaux
 - Français 500 m2 (dont 220 m2 pour la Police)
 - Espagnols 500 m2 (dont 150 m2 pour la Police)
- Nombre total d'agents des Douanes françaises en poste: 50
des douanes espagnoles et de la Guardia
Civil : 45 environ
- Nombre total d'agents de contrôles autres
 - Police française 45
 - Police espagnole 32

Caractéristiques

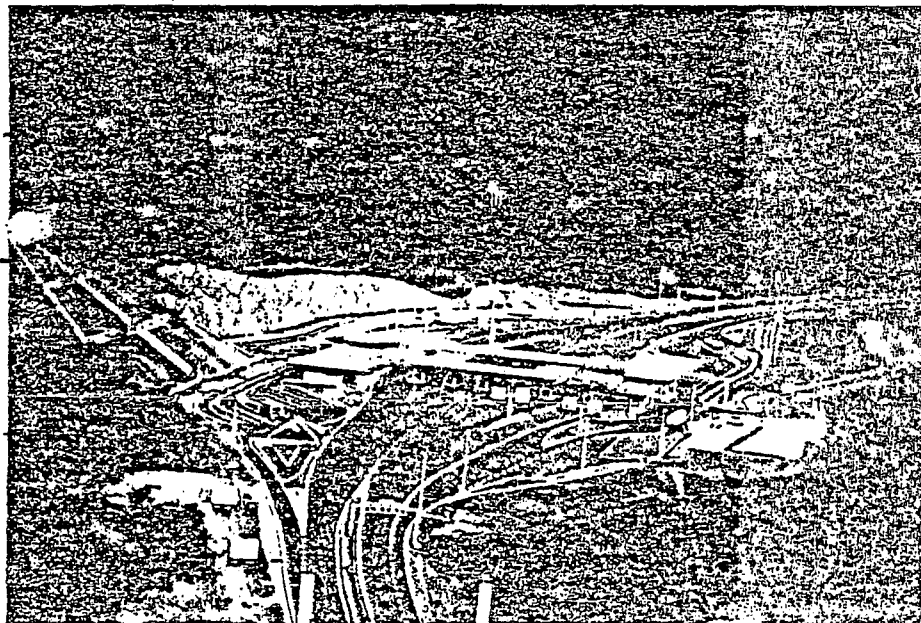
- Nombreuses voies de circulation pour le tourisme
- Zones privatives séparées par un couloir de 50 mètres de large
- deux batteries d'aubettes de tourisme et de contrôle de passage
- pas d'installations pour le dédouanement, ni pour les Commissionnaires en douane
- Nombre de places de parking limité
 - sens France-Espagne : 16 pour poids lourds
31 pour tourisme
 - sens Espagne-France : 12 pour poids lourds
35 pour tourisme
 - 1 pont bascule sur la partie française
 - 2 fosses de visite de 6 m2

Le Berthus - La junquera

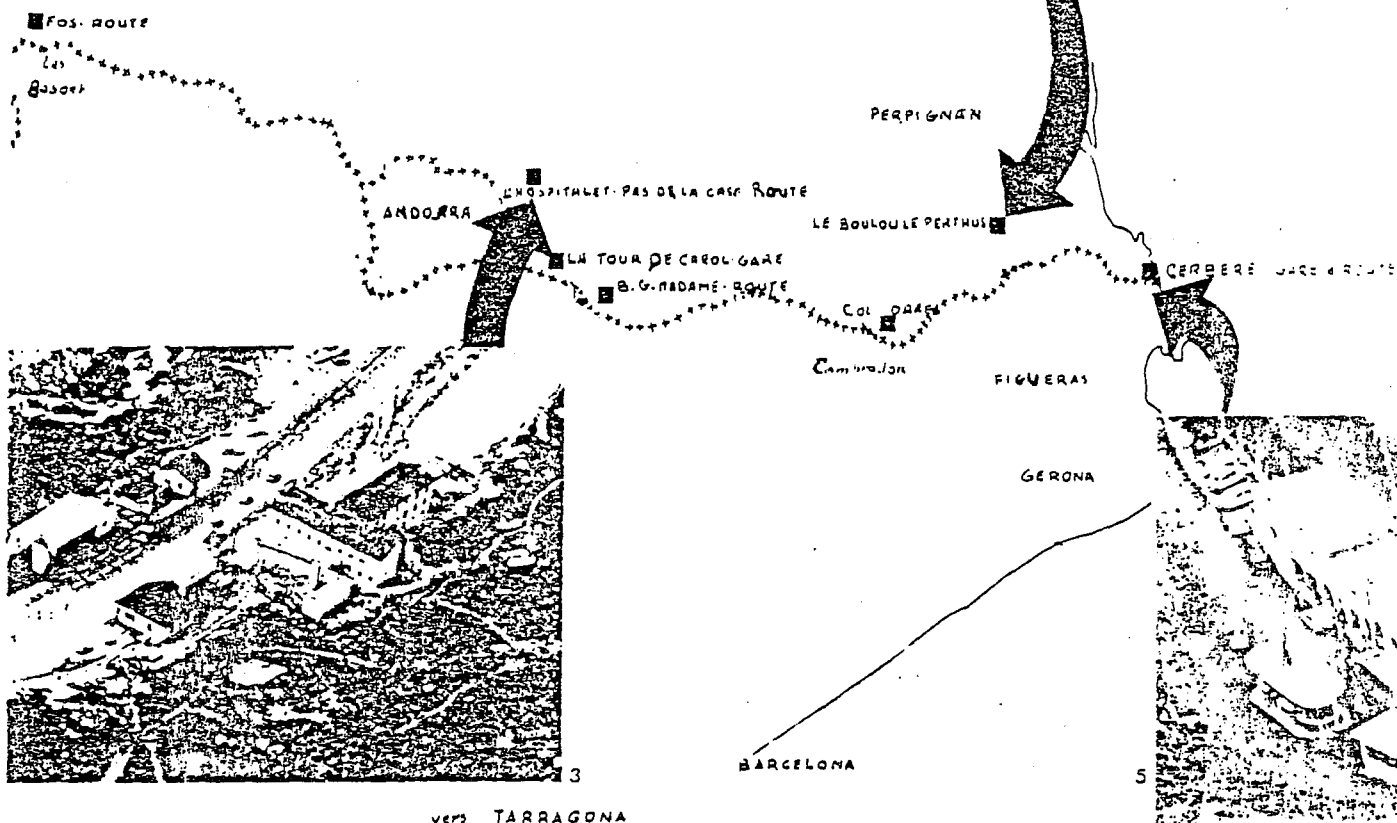
Voies latérales avec aires de parcage pour les poids lourds;

Voies intermédiaires pour les caravanes et les autocars;

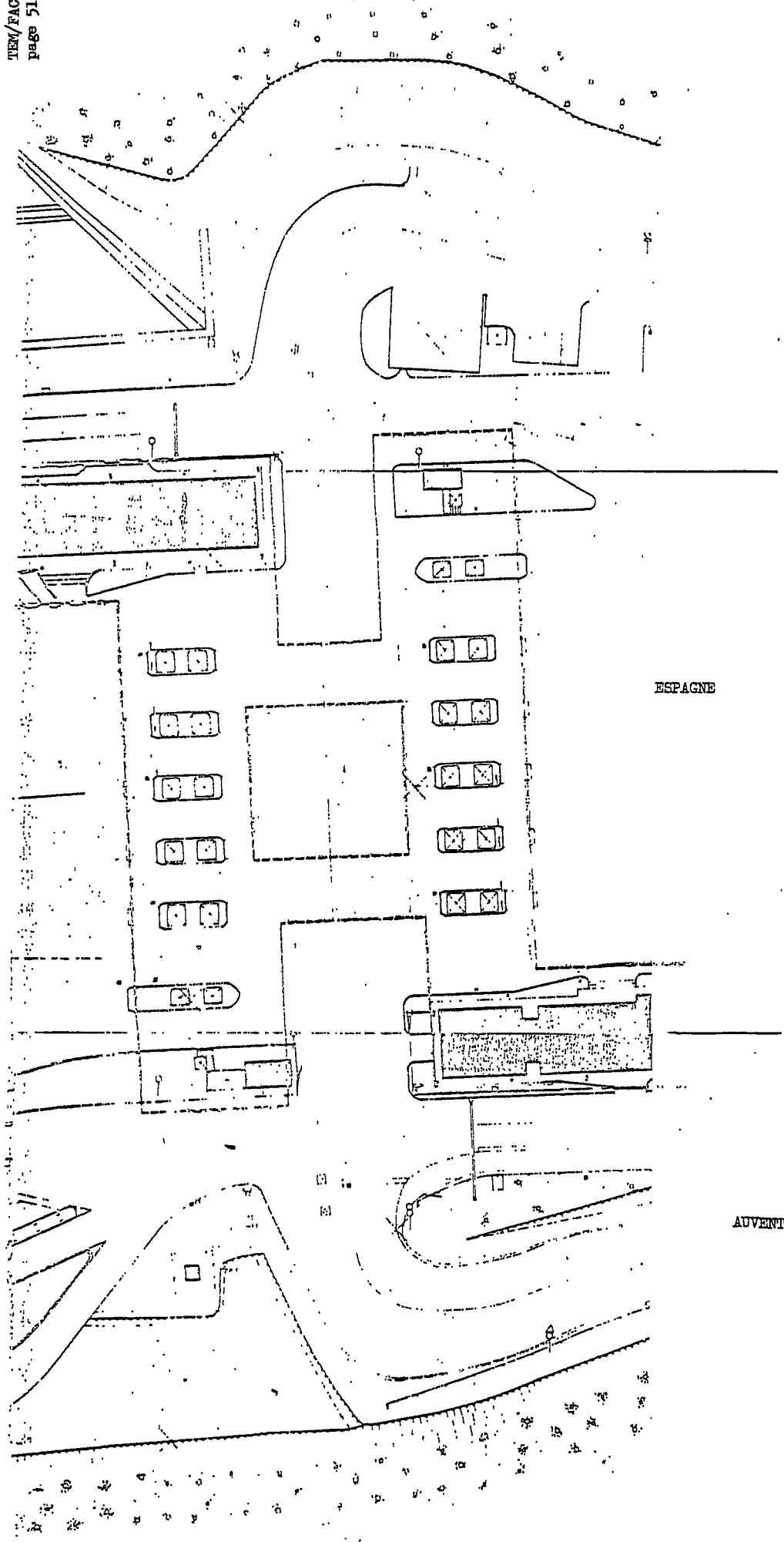
Dix files centrales sur l'A 63 et 14 files sur la B 9 réservées aux véhicules de tourisme et dont l'affectation peut être à tout moment modifiée en fonction des besoins de la circulation



La mise en place de ces nouveaux équipements a nécessité de la part de l'administration un effort particulièrement important.



vers TARRAGONA



Plan de facilités à le Perthus-La Junquera

7. BUREAUX A CONTROLE NATIONAUX JUXTAPOSES AUX DEBOUCHES DU TUNNEL DU FREJUS
- Plans de masse joints
 - Arrangement entre la FRANCE et l'ITALIE
 - Installations situées en partie en FRANCE, en partie en ITALIE

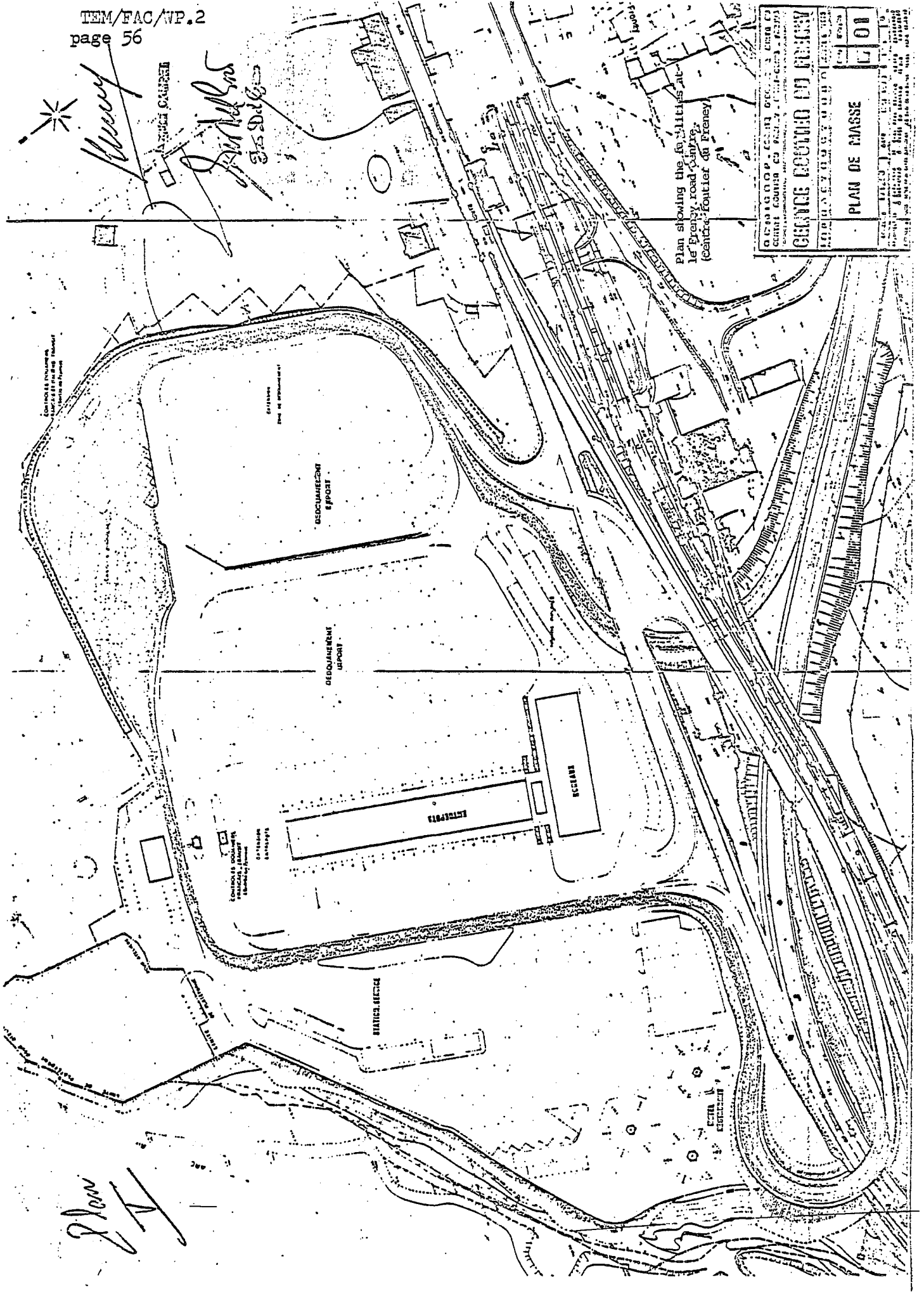
Law III

Lucas

John D. Jones

Plan showing the tunnel mouth

101
 LOTION N° 1
 LOTION N° 2
 LOTION N° 3
 LOTION N° 4
 LOTION N° 5
 LOTION N° 6
 LOTION N° 7
 LOTION N° 8
 LOTION N° 9
 LOTION N° 10
 LOTION N° 11
 LOTION N° 12
 LOTION N° 13
 LOTION N° 14
 LOTION N° 15
 LOTION N° 16
 LOTION N° 17
 LOTION N° 18
 LOTION N° 19
 LOTION N° 20
 LOTION N° 21
 LOTION N° 22
 LOTION N° 23
 LOTION N° 24
 LOTION N° 25
 LOTION N° 26
 LOTION N° 27
 LOTION N° 28
 LOTION N° 29
 LOTION N° 30
 LOTION N° 31
 LOTION N° 32
 LOTION N° 33
 LOTION N° 34
 LOTION N° 35
 LOTION N° 36
 LOTION N° 37
 LOTION N° 38
 LOTION N° 39
 LOTION N° 40
 LOTION N° 41
 LOTION N° 42
 LOTION N° 43
 LOTION N° 44
 LOTION N° 45
 LOTION N° 46
 LOTION N° 47
 LOTION N° 48
 LOTION N° 49
 LOTION N° 50
 LOTION N° 51
 LOTION N° 52
 LOTION N° 53
 LOTION N° 54
 LOTION N° 55
 LOTION N° 56
 LOTION N° 57
 LOTION N° 58
 LOTION N° 59
 LOTION N° 60
 LOTION N° 61
 LOTION N° 62
 LOTION N° 63
 LOTION N° 64
 LOTION N° 65
 LOTION N° 66
 LOTION N° 67
 LOTION N° 68
 LOTION N° 69
 LOTION N° 70
 LOTION N° 71
 LOTION N° 72
 LOTION N° 73
 LOTION N° 74
 LOTION N° 75
 LOTION N° 76
 LOTION N° 77
 LOTION N° 78
 LOTION N° 79
 LOTION N° 80
 LOTION N° 81
 LOTION N° 82
 LOTION N° 83
 LOTION N° 84
 LOTION N° 85
 LOTION N° 86
 LOTION N° 87
 LOTION N° 88
 LOTION N° 89
 LOTION N° 90
 LOTION N° 91
 LOTION N° 92
 LOTION N° 93
 LOTION N° 94
 LOTION N° 95
 LOTION N° 96
 LOTION N° 97
 LOTION N° 98
 LOTION N° 99
 LOTION N° 100



CHARGE ROUTIERE DU PRÉVOY		PLAN DE MASSE	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

Arrangement entre la France et l'Italie relatif
à la création de 3 bureaux à contrôles nationaux
juxtaposés aux débouchés du tunnel du FREJUS

VU la Convention du 11 octobre 1963 conclue entre la France et l'Italie relative aux bureaux à contrôle nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route;
VU la Convention du 23 février 1972 conclue entre la République française et la République italienne concernant la construction et l'exploitation du tunnel routier du Fréjus:

ARTICLE 1er

- 1) . Il est créé aux débouchés du tunnel routier du Fréjus, sur les plates-formes extérieures, deux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés pour le trafic touristique:
 - à l'entrée italienne de Bardonnèche un bureau à contrôle nationaux juxtaposés où ont lieu le contrôle italien de sortie et le contrôle français d'entrée;
 - à l'entrée française à Modane un bureau à contrôles nationaux juxtaposés où ont lieu le contrôle français de sortie et le contrôle italien d'entrée;
- 2) . Il est créé d'autre part,
 - à l'autoport du Freney, Fréjus, Mont-Cenis un bureau à contrôles nationaux juxtaposés où ont lieu le contrôle français des véhicules commerciaux en transit à la sortie de France et le contrôle italien des véhicules commerciaux en transit à l'entrée en Italie.

ARTICLE 2

1. Les zones dont la définition est donnée à l'article 3, alinéa 1, paragraphe B, de la Convention de 1963, sont délimitées selon les six plans annexés au présent arrangement et qui en font partie intégrante.
2. La zone sur la plate-forme italienne de Bardonnèche comprend deux secteurs (Cf. plans I et II ci-joints):
 - a) un secteur utilisé en commun par les agents français et italiens (en rouge sur le plan I) et comprenant:
 - la partie du tunnel située en territoire italien;
 - les emplacements pour le contrôle y compris les parkings, les ponts bascules et les fosses de visite;
 - les locaux et installations destinés au service de la perception des péages;

- les locaux et installations destinés à l'exploitation du tunnel; toutefois, ces locaux et installations seront séparés du reste de la zone par une clôture ne comportant que les passages strictement nécessaires.

b) un secteur réservé aux agents français (en bleu sur le plan II) comprenant les locaux à usage de bureaux et les aubettes de tourisme utilisés par ces agents. En attendant la construction de ces bureaux et aubettes, ces dispositions s'appliquent aux locaux à usage de bureau et aux aubettes de tourisme mais provisoirement à la disposition de ces agents et qui ne figure-raient pas en bleu sur les plans I et II.

3. La zone sur la plate-forme française de Modane comprend deux secteurs (Cf. plans III et IV ci-joints):

a) un secteur utilisé en commun par les agents italiens et français (en rouge sur le plan III) et comprenant:

- la partie du tunnel située en territoire français;
- les emplacements pour le contrôle y compris les parkings, les ponts-bascules et les fosses de visite;
- les locaux et installations destinés aux services de la perception des péages;
- les locaux et installations destinés aux services d'exploitation du tunnel; toutefois, ces locaux et installations seront séparés du reste de la zone par une clôture ne comportant que les passages strictement nécessaires.

b) un secteur réservé aux agents italiens (en bleu sur le plan IV) comprenant les locaux à usage de bureaux et les aubettes de tourisme utilisés par ces agents.

4. La zone au centre routier du Freney comprend deux secteurs (Cf. plans V et VI ci-joints):

a) un secteur utilisé en commun par les agents italiens et français (en rouge sur le plan V);

b) un secteur réservé aux agents italiens (en bleu sur le plan VI) comprenant:

- le bâtiment administratif comportant locaux de services, garages et dépendances;
- le local réservé au contrôle des véhicules commerciaux placés sous le régime du transit à l'entrée en Italie.

5. Est également considérée comme zone commune la portion de route comprise entre la zone commune de l'autoport du Freney (Fréjus, Mont-Cenis) et la zone commune de la plate-forme française.

ARTICLE 3

1. Les agents de l'Etat français effectuent la surveillance sur la portion de route comprise entre l'autoport du Freney (Fréjus, Mont-Cenis) et la plate-forme française de Modane.
2. En ce qui concerne les véhicules commerciaux, cette surveillance est effectuée avec ou sans le concours des agents de l'Etat italien.
3. En cas de délit douanier que les agents de l'Etat français auraient constaté seuls sur cette portion de route pour ce qui concerne les véhicules commerciaux, lesdits agents présenteront les personnes, les véhicules et les marchandises aux agents italiens qui ont la priorité d'intervention conformément aux dispositions de l'article 6 paragraphe 3 et de l'article 9 paragraphe 2 de la Convention du 11 octobre 1963. Les agents de l'Etat italien doivent accéder à toute demande d'intervention sur cette portion de route qui leur est présentée à ce titre par les agents de l'Etat français.

ARTICLE 4

Pour l'application de l'article 4, paragraphe 1 de la Convention le bureau français installé à Bardonnèche est rattaché à la commune de Modane. Les bureaux italiens installés sur la plate-forme française du tunnel et à l'autoport sont rattachés à la commune de Bardonnèche.

ARTICLE 5

1. Les personnes travaillant dans les zones devront être en possession d'une "autorisation d'accès" délivrée conjointement par les services de police des deux pays chargés du contrôle, après accord des services douaniers.
L'autorisation d'accès peut être retirée aux personnes qui se sont rendues coupables d'infraction aux prescriptions légales, réglementaires et administratives relatives au contrôle de l'un ou l'autre des deux Etats.
2. Conformément aux stipulations de l'article 25 de la Convention, les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas aux déclarants en douane ni à leurs employés qui se rendent dans les zones à titre professionnel.

ARTICLE 6

La construction de bâtiments ou autres installations et l'exercice d'un commerce ou autre activité similaire sur l'emprise des plates-formes situées aux deux entrées du tunnel et réservées au contrôle conformément aux plans annexés, ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord exprès des administrations de contrôle des deux Etats.

ARTICLE 7

Le dirigeant du Compartimento douanier de Turin et le directeur du bureau de police frontrière de Turin, d'une part, le directeur régional des douanes à Chambéry et le commissaire chef de la police de l'air et des frontières à Modane d'autre part, fixeront d'un commun accord les détails du déroulement des opérations de contrôle, dans la limite des dispositions prévues à l'article 6 de la Convention.

Les mesures d'urgence pour le règlement des difficultés surgissant lors du contrôle sont prises d'un commun accord par les agents du grade le plus élevé de la police et de la douane italiennes et de la police et de la douane françaises, en service aux bureaux.

ARTICLE 8

Après l'entrée en vigueur du présent accord, les administrations des deux Etats conviendront le moment venu de l'application des dispositions prévues par l'article 17 (2ème alinéa, 2ème paragraphe de la Convention du 11 octobre 1963).

ARTICLE 9

Le présent arrangement entrera en vigueur dès l'échange des notes diplomatiques prévues à l'article 2 alinéa 3 de la Convention de 1963.

Il pourra être dénoncé par chacune des deux parties moyennant un préavis de six mois. Cette dénonciation prendra effet du premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.

Fait à Paris, le

Le Directeur général des douanes
et droits indirects, président
de la délégation française,

Le Directeur général des douanes
et droits indirects, président
de la délégation italienne,

Signé: (illisible)

Signé: (illisible)

C - NORMES GENERALES D'ETABLISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT
D'UN GRAND BUREAU DE DOUANE SUR AUTOROUTE

(traitant en même temps toutes les catégories de trafic)

N.B - A noter - qui peut le plus, peut le moins - que nombre des principes exposés demeureraient applicables aux autres formules susceptibles d'être, en définitive, retenues en matière d'établissement et de fonctionnement d'un bureau de douane d'autoroute ne traitant pas tous les trafics. Une rubrique particulière examine cette question en fin du présent chapitre.

Nous avons vu dans le chapitre précédent divers types de bureaux et examiné, au fur et à mesure, leurs particularités.

C'est ainsi que nous avons pu remarquer que, en général, lorsque les contraintes géographiques ne pèsent pas trop lourdement, on se rallie à la forme elliptique et on dissocie nettement les deux catégories de trafics.

Mais on a pu remarquer aussi qu'il y a certaines variantes:

- dans la disposition des immeubles de service sur la plate-forme douanière, qui déterminent des circuits particuliers pour les deux catégories de trafics, se matérialisant, comme au bureau d'EYNATTEN par exemple, par l'abandon de la partie centrale, tous les contrôles se faisant au dehors de l'axe de l'autoroute,
- dans la consistance même des immeubles (absence d'aubettes de tourisme indépendantes et regroupement de tous les agents dans un seul immeuble dans chaque sens de circulation),
- dans la conception de la plate-forme elle-même, qui accueille ou non les commissionnaires en douane, ainsi que des services annexes non liés aux contrôles (restaurants, offices de tourisme, stations services, etc.) et fait ou non une large place aux parkings réservés au tourisme.

Le projet TEM concernant une autoroute absolument nouvelle sur tout son tracé, qui ne sera mise en place qu'après accord de tous les pays concernés, les normes ci-après pourraient être prises en considération pour déterminer les formules à retenir, les surfaces nécessaires, les types d'immeubles à envisager, etc.

Tel est l'objet du présent chapitre.

Toutefois - et cette remarque paraîtra vraisemblablement hors de propos, mais elle devait malgré tout être faite, car l'expérience prouve qu'il n'en est pas assez tenu compte - il faut avoir présent à l'esprit que le projet, aussi affinées et complètes qu'aient pu être les enquêtes préalables, ne verra sa réalisation matérialisée que dans quelques années, au cours desquelles la situation peut évoluer de façon très notable.

La détermination du tracé précis, la menée à leur terme de toutes les formalités préalables concernant les achats de terrain, souvent subordonnés à des mesures d'expropriation longues à mener, la construction de l'autoroute elle-même, avec la mise en place d'ouvrages d'art, voire le percement de tunnels, demanderont des délais vraisemblablement très importants.

Il est du plus haut intérêt que tout soit mis en oeuvre pour que les estimations des besoins soient faites avec le plus de précisions possibles, et avec une marge de sécurité suffisante qui tienne compte d'une évolution en hausse de la circulation trans-frontière et du trafic commercial international, qui imposera l'utilisation d'installations capables de les "absorber", dans des conditions telles que les contrôles à assurer aux frontières ne constituent pas une cause trop marquée de ralentissement, qui ferait, en définitive, perdre une grande partie de l'intérêt de l'autoroute en projet.

1 LA PLATE-FORME DOUANIÈRE

La formule de la juxtaposition des contrôles étant supposée reconnue et adoptée comme la plus valable, la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés sur autoroute nécessite la construction préalable d'une plate-forme dite "douanière" (les infrastructures), destinée à recevoir les voies de circulation, les aires de stationnement et les installations de contrôle nécessaires.

1-1 Le lieu exact d'implantation de la plate-forme douanière sera évidemment fonction du tracé de l'autoroute et des possibilités offertes au point précis de franchissement de la frontière entre deux pays.

Mais il devra faire l'objet d'un choix préalable, dans la détermination duquel interviendront:

1-1-1 La nature des sols, après remblayage ou déblayage.

Il convient, en effet, de s'assurer que les sols du point choisi répondent aux impératifs permettant l'application des normes techniques à prévoir pour l'assise des voies de circulation et des parkings, la construction des immeubles - éventuellement à étages - et des installations annexes, et la mise en place des différents réseaux indispensables (eaux potables, eaux usées, collecteurs, eaux pluviales, électricité, gaz, téléphone, canalisations souterraines pour chauffage à partir d'une installation centrale, etc, etc.).

Si ce point n'est pas spécialement du ressort des autorités douanières, ou autres, directement concernées, il n'en demeure pas moins qu'une attention particulière doit lui être accordée, et que des contacts suivis doivent être pris avec les responsables du projet, de manière à s'assurer que les constructions par exemple, qu'elles souhaitent voir réalisées selon les conceptions que leur imposent leurs missions, puissent effectivement voir le jour.

1-1-2 Les surfaces disponibles au point considéré

En plaine et en rase campagne, où ne pèsent pas à priori, de contraintes trop lourdes, il est permis d'envisager une formule se rapprochant de la formule idéale donnée en introduction.

En zone urbanisée, en région montagneuse ou soumise à des contraintes particulières cependant, des dispositions différentes devront être envisagées et retenues.

1-1-3 . La compétence que l'on entend donner au bureau envisagé

Le lieu d'implantation souhaitable, qui est d'ailleurs susceptible d'avoir une influence sur le tracé même de l'autoroute, peut, en effet, être très différent selon qu'il est possible ou non de profiter de la présence d'un bureau de douane déjà en place, en retrait de la frontière, où seront effectués la plus grande partie des contrôles, ou de la mise en place envisagée d'un centre routier, dans lequel sera installé un bureau de douane ayant les compétences voulues.

1-1-3-1 Dans le premier cas, seul un bureau ne comportant que des installations légères, et destiné à ne contrôler que des opérations de tourisme ou de passage de poids lourds, s'avérera nécessaire, et son implantation, en dehors de considérations techniques liées aux seuls problèmes d'implantation même de l'axe routier, ne doit pas, à priori, poser de problèmes majeurs.

1-1-3-2 Il en serait éventuellement de même, si était retenu le principe du dédouanement généralisé dans des points autres que celui de franchissement de la frontière géographique, c'est-à-dire:

1-1-3-2-1 - soit dans des bureaux situés dans des localités relativement proches de cette frontière

1-1-3-2-2 - soit, au contraire, à l'intérieur même du territoire, dans des localités parfois très éloignées.

Ceci suppose évidemment dans les deux cas, l'utilisation de techniques douanières particulières, de caractère international du type TIR par exemple, ou l'application de mesures arrêtées en commun entre différents pays, du type transit communautaire en vigueur à l'intérieur de la CEE notamment, voire l'utilisation de régimes douaniers internes, impliquant, en frontière, la prise de garanties, destinées à assurer la présentation des chargements commerciaux au bureau choisi ou désigné.

1-1-3-3 Mais si, au contraire, aucune de ces éventualités n'apparaît, il convient de donner au bureau une compétence générale, c'est-à-dire de prévoir que c'est à la frontière géographique même que sera implantée la plate-forme douanière, et que cette dernière sera destinée à accueillir tous les trafics qui devront, en conséquence, y être soumis à la totalité des contrôles nécessaires.

On se retrouve alors ramené aux seuls problèmes des contraintes techniques, liées à la nature du sol et aux surfaces disponibles.

C'est dans cette hypothèse que nous nous placerons pour étudier les conditions de fonctionnement, et les installations matérielles (voir 2 et 3 ci-après, le projet TEM, étant, par définition, de grande envergure).

1-1-3-4 - La nature et la portée des accords intervenus ou à intervenir entre pays voisins, qui peuvent déboucher, pour des motifs ou des considérations diverses (contraintes géographiques par exemple), sur l'implantation de la plate-forme douanière sur le territoire d'un seul d'entre eux:

1-1-3-4-1 - à proximité immédiate de la frontière, si la géographie et les autres conditions examinées ci-dessus le permettent.

1-1-3-4-2 - ou en retrait, quelquefois à des distances importantes, dans le cas contraire.

1-1-3-4-3 - Les accords en question peuvent être rendus indispensables, pour des motifs géographiques par exemple, et déboucher sur un type de bureau, où la plate-forme douanière est scindée en deux parties, situées chacune sur le territoire d'un Etat (débouché des tunnels transalpins).

1-2 Les dimensions de la plate-forme douanière

1-2-1 Les dimensions de la plate-forme douanière seront tout d'abord fonction de l'importance du trafic escompté qui, ainsi que cela a déjà été souligné, doit être déterminée avec la plus grande précision possible, de manière à éviter:

- une sur-estimation, qui aurait une influence néfaste sur le plan financier, si l'investissement, tant en infrastructures qu'en superstructures, s'avérait, en définitive, hors de proportion avec les besoins réels,

- qu'une sous-estimation, à laquelle il serait difficile de remédier par la suite, et qui se traduirait par des encombrements, voire des blocages sur l'autoroute elle-même par suite de l'insuffisance des installations, serait la source de difficultés avec les usagers et les chauffeurs routiers, et compromettrait aussi bien la sécurité que la qualité et le sérieux des contrôles de toute nature.

1-2-2 Elles seront aussi fonction des contraintes et des options énumérées ci-dessus en 1-1.

1-2-3 mais compte tenu de l'expérience acquise par différents pays dans ce domaine, il est permis d'indiquer les normes idéales suivantes,

pour une plate-forme sans contrainte géographique, pour une circulation trans-frontière très importante, du genre de celle que le projet TEM permet de supposer,

- 12 à 15 hectares au moins pour un bureau traitant tous les trafics (dédouanement et contrôle de toute nature en matière commerciale, contrôle de la circulation touristique et du trafic de passage de poids lourds), avec une longueur de l'ordre de 800 m et une largeur de 300 à 350 mètres.

Il est évident qu'il s'agit là de normes indicatives - nous avons vu, en effet, dans les exemples cités, que des bureaux importants n'avaient, en fait, que 9 hectares. Les circonstances locales, et surtout l'estimation du trafic, seront, en fait, les éléments déterminants.

En tout état de cause, il est toujours préférable de prévoir, autant qu'il est possible, une marge de sécurité suffisante pour éviter des surprises désagréables, que l'accroissement continu de la circulation routière et des échanges internationaux permet sérieusement de redouter, et auxquelles il serait difficile, voire impossible, de faire face après coup.

1-3 La forme de la plate-forme douanière

1-3-1 Ainsi qu'il a été indiqué, une plate-forme douanière devrait avoir sensiblement la forme d'une ellipse, dont la longueur serait deux fois et demie supérieure à la largeur.

Cette forme permet à la fois

1-3-1-2 - une bonne répartition des locaux nécessaires, en assurant un équilibre entre les installations destinées aux fonctionnaires des deux pays en cause,

1-3-1-3 - une bonne répartition des surfaces de parking (tourisme et poids lourds),

1-3-1-4 - une symétrie pour le traitement des trafic commerciaux, qui pose les mêmes problèmes dans les deux pays concernés,

1-3-1-5 - l'application commode du principe de la "masse", qui permet de rendre le dispositif douanier le plus étanche possible, en facilitant la surveillance, et en interdisant aux chauffeurs d'éluder les formalités réglementaires inhérentes au passage de la frontière.

1-3-1-6 Mais cette forme ne pouvant pas toujours être retenue pour des raisons diverses, on trouvera des plate-formes ventrues, oblongues ou même des plates-formes dont les deux parties sont décalées et

ne se font pas face. Ces diverses configurations ont parfois des incidences regrettables sur les conditions matérielles d'exécution des contrôles de douane et de police. Elles peuvent engendrer une exploitation plus difficile pour les agents, qui sont soit trop dispersés, soit obligés, dans certains cas, d'effectuer un grand nombre de déplacements à pied. du fait de l'éloignement des différents centres d'activité, ce qui est préjudiciable, précisément à leur activité et en même temps à leur sécurité.

Il est donc recommandé de tenter autant qu'il est possible de se rapprocher de la forme elliptique, autant que possible de dimensions raisonnables.

1-3-1-7

En tout état de cause, la forme de la plate-forme sera matérialisée

- soit au sol, par marquage,
- soit par des glissières de protection, du genre de celles utilisées sur les autoroutes,
- soit, ce qui est plus valable, pour des raisons de sécurité et de sûreté, par une clôture de grillage doublée de plantations de haies d'arbustes.

2

LE FONCTIONNEMENT DE LA PLATE-FORME

2-1

L'autoroute accueillant deux catégories de trafics, bien distinctes, et donnant lieu à des contrôles différents dans leur importance et, par suite, leur durée, il importe en tout premier lieu:

- de prévoir leur dissociation avant leur arrivée dans l'emprise du bureau, c'est-à-dire avant leur arrivée sur la plate-forme douanière,

2-1-1

ce qui implique une signalisation adéquate et très précise, par tous moyens appropriés (panneaux, marquage au sol, etc.) qu'il convient de mettre au point et de déterminer tant en ce qui concerne, le modèle à retenir que les points d'implantation, d'une manière très complète avec les autorités ou organismes chargés de la construction de l'autoroute, pour leur mise en place au moment opportun (de manière à éviter, d'avoir à amener, à grands frais, après la fin des travaux, une canalisation électrique par exemple, si une signalisation lumineuse a été omise).

2-1-1-1

L'importance de cette signalisation est à souligner tout particulièrement, car c'est, en fait, d'elle que dépendra le bon écoulement du trafic sur la plate-forme douanière.

Il faut donc que les chauffeurs n'éprouvent aucune difficulté d'interprétation quant au trajet qui leur est prescrit et qu'ils en soient prévenus suffisamment tôt, comme il faut également qu'ils soient prévenus d'avoir à modérer leur vitesse (panneaux de ralentissement à apposer).

Sur beaucoup d'autoroutes, les usagers sont prévenus, en général environ 1000 mètres avant d'arriver à un bureau de douane, par un panneau aux caractères réfléchissants de larges dimensions. Un second, placé à environ 400 mètres, répète les mêmes indications.

En raison du tri qui doit être opéré sans risque d'erreur, et qui amènera vraisemblablement les chauffeurs à changer de file, il faut qu'ils puissent procéder sans précipitation, et en comprenant parfaitement comment il leur appartient d'aborder la plate-forme.

Il peut, dans ces conditions, être recommandé de répéter trois fois les indications nécessaires sur des panneaux lumineux ou réfléchissants, le premier se trouvant au minimum à 1500 mètres de l'entrée de la plate-forme, le second à 750 mètres, le troisième à l'entrée même.

Les indications des panneaux, sur portiques surplombant l'autoroute dans les conditions telles qu'ils laissent un tirant d'air d'environ 5 mètres, seront reproduites par marquage au sol.

Les indications des deux premiers panneaux doivent prescrire aux chauffeurs:

- des camions commerciaux, de prendre la voie de droite,
- des cars et des véhicules de tourisme tractant une caravane, de prendre la voie du milieu,
- des véhicules de tourisme, de prendre la (ou les voies) de gauche, par rapport à la partie de l'autoroute réservée à leur sens de circulation, ces voies étant naturellement matérialisées par bandes blanches au sol.

Celles du troisième et dernier panneau peuvent être complétées par des indications rendant possible un dernier tri des véhicules commerciaux,

- d'une part, ceux qui ne vont pas stationner et se borneront à faire constater leur passage, parce que circulant en TIR par exemple, ou sous un régime type "Transit communautaire", voie de droite,

- d'autre part, ceux dont le chargement doit être soumis au contrôle douanier: accès au parking.

2-2 La dissociation des trafics doit être observée sur la plate-forme

2-2-1 Le tri étant effectué dans les conditions indiquées ci-dessus, avant l'arrivée sur la plate-forme, une grande partie du trafic qui a été qualifié de rapide va s'acheminer dans l'axe de l'autoroute (qui détermine d'ailleurs l'axe de la plate-forme), et empruntera les voies centrales de la plate-forme, dont le nombre peut varier en fonction de l'importance du trafic à contrôler, mais ne doit pas être inférieur à trois dans chaque sens:

- voie de droite, réservée aux cars et aux véhicules tractant une caravane,

- voie centrale et voie de gauche, réservées aux véhicules de tourisme.

2-2-1-1 Les trois voies dans chaque sens débouchent sur une batterie d'aubettes de tourisme, où seront effectués les contrôles, implantée sur l'axe médian perpendiculaire à celui de la plate-forme.

2-2-2 Le trafic commercial va être orienté, dans chaque sens, vers la partie laissée libre entre les voies centrales et la limite extrême de la demi-ellipse affectée à chaque sens de circulation:

C'est dans cette partie que seront aménagés:

- Une voie ou des voies de circulation situées le plus à droite, qu'emprunteront les véhicules "en passage" (aboutissant ou non, selon la densité du trafic, à un parking d'attente, où le stationnement sera de courte durée),

- Un parking poids lourd permettant le stationnement "en épis",

- Des voies d'accès aux magasins, où seront éventuellement assurés les contrôles physiques douaniers et autres, aux bascules, aux parcs à bestiaux le cas échéant, etc.,

- Les bâtiments réservés aux fonctionnaires chargés des contrôles en matière commerciale,

- Les aubettes de contrôle de sortie de parking, au point le plus proche de raccordement aux voies de l'autoroute.

2-2-2-3 L'observation de cette dissociation du trafic implique également la détermination précise du réseau de circulation sur la plate-forme, c'est-à-dire du tracé des voies de surface, pour

assurer une bonne orientation et une bonne distribution des flux de circulation. Il faut, en effet, qu'ils correspondent convenablement aux besoins des divers utilisateurs: administrations de contrôle, transporteurs, voyageurs, etc. et que soient évités les cisaillements de trafic. Des mesures doivent notamment être examinées pour faciliter le refoulement d'une voiture particulière, d'un car ou d'un camion, et permettre le stationnement d'une ou plusieurs voitures particulières, dont le ou les conducteurs auraient des formalités à accomplir (visa d'un document par exemple) d'où la nécessité de prévoir un parking tourisme de petites dimensions - ou même d'un car, dont le contrôle peut demander un certain temps. Une petite aire serait à prévoir à cette fin.

2-2-2-4 D'autre part, doivent être prévus des parcs de stationnement pour les véhicules des fonctionnaires de contrôle (véhicules personnels ou véhicules de service), situés le plus près possible de leurs centres d'activité.

2-2-2-5 Par ailleurs, la signalisation sur la plate-forme doit également être assurée dans les meilleures conditions possibles par portiques, panneaux, fléchage ou marquage au sol pour:

- éviter les erreurs et les hésitations des chauffeurs de véhicules de tourisme ou de poids lourds,
- permettre de rejoindre l'axe médian, après accomplissement des formalités de douane et de police,
- déterminer avec précision le tracé des voies de roulement, les limites des aires de contrôle, les place de stationnement, etc.

2-2-2-6 Enfin l'éclairage de la plate-forme doit être assuré dans des conditions satisfaisantes et par des moyens suffisamment puissants (notamment pylones portant une couronne de lampes à forte puissance).

3 LES INSTALLATIONS MATERIELLES SUR LA PLATE-FORME

3-1 Rappelant pour mémoire que la présente étude a été, vu l'importance et des objectifs du projet TEM, basé sur l'hypothèse d'un grand bureau d'autoroute traitant en même temps toutes les catégories de trafics (voir 1-1-3-3 ci-dessus), ne seront signalées qu'accessoirement, en fin du présent chapitre, les installations matérielles que pourraient comporter les divers bureaux concevables.

Mais il convient, auparavant, de préciser un certain nombre de points, et surtout de notions, qui sont susceptibles de prendre une grande importance pour la conception même des locaux.

3-2 La manière de procéder aux contrôles

Que le "bureau de Douane", supposé, en tout état de cause, du type "à contrôles nationaux juxtaposés", soit établi à la frontière même ou dans le territoire d'un seul Etat, on peut concevoir deux manières de procéder aux contrôles:

3-2-1 - en files

C'est certainement la mieux adaptée à la circulation automobile de masse et aux pointes de trafic touristique.

C'est également celle qui convient le mieux au contrôle du simple passage des poids lourds, et c'est en application de cette méthode, qu'a été prévue la voie spéciale, ou les voies spéciales et, éventuellement, le parking d'attente, indiquée en 2-2-2 ci-dessus.

3-2-2 - en épis

Evidemment concevable pour tous les types de trafics, touristique et commercial, elle se heurte au souhait de rapidité des opérations en ce qui concerne le premier type, à moins que ne soit envisagé un contrôle systématique et complet de tout véhicule se présentant aux services. Elle doit être, en principe, exclue, sauf à utiliser l'aire spéciale de petite dimension, dont il a été question en 2-2-2-3 ci-dessus, pour les véhicules légers et les cars, que l'on voudrait soumettre à un contrôle approfondi. Un "banc de visite", sorte de banque destinée à recevoir les bagages à visiter, serait, en tout état de cause, à prévoir.

Elle est, par contre, recommandée et même nécessaire pour le trafic commercial, qui impose, quant à lui, un contrôle plus poussé. La disposition "en épis" des véhicules permet un accès facile des agents chargés des contrôles, et facilite les manoeuvres pour atteindre les quais de déchargement ou les magasins.

3-3 Le principe de l'unicité des installations

3-3-1 En vue d'une utilisation aussi rationnelle que possible des installations implantées sur la plate-forme douanière, il est souhaitable de tirer le maximum des possibilités offertes par la juxtaposition.

3-3-1-1 Dans cette optique, un seul type d'équipement pourra être prévu, dès lors qu'il peut être facilement utilisé en commun, par les agents des deux pays. Il en est ainsi du pont bascule, de la fosse de visite, du parc à bestiaux éventuellement, du ou des magasins, des quais de déchargement, etc.

3-3-1-2 De même, sur les voies centrales, convient-il de n'installer qu'une batterie d'aubettes (cf 2-2-1-1), chacune de ces dernières ayant, en conséquence, des dimensions suffisantes pour accueillir des agents en nombre jugé convenable.

Nous avons vu au chapitre de l'examen des réalisations effectuées et données, à titre d'exemple (voir chapitre B) que ce dernier point n'est pas toujours observé, et qu'il est au moins un cas où l'installation de deux batteries d'aubettes a été nécessaire.

3-4 L'ordre dans lequel les contrôles doivent être effectués

Quelle que soit la formule retenue pour un bureau de douane à contrôle nationaux juxtaposés, pour ce qui concerne le lieu d'implantation:

- sur la frontière même
- de part et d'autre de la frontière
- à l'intérieur d'un seul Etat,

l'ordre suivant lequel il doit être procédé aux contrôles doit être impérativement le suivant:

- .. police du pays de sortie
- douane (et autres fonctionnaires éventuellement) du même pays de sortie
- police du pays d'entrée
- douane (et autres fonctionnaires éventuellement) du même pays d'entrée.

ce qui aura une influence, en matière de contrôle touristique surtout, sur la disposition des installations de surface, notamment les batteries d'aubettes et la répartition des locaux, par cloisonnement ou compartimentage à l'intérieur de ces installations.

Quelle que soit donc l'importance du bureau considéré, les principes ou notions indiquées ci-dessus en 3-2, 3-3 et 3-4

devront être observés, même si les fonctionnaires agissent dans le même trait de temps, et se trouvent rassemblés éventuellement dans un local commun, ou dans des locaux très proches l'un de l'autre ou contigus.

*
* *
*

3-5 La disposition des immeubles de service sur la plate-forme douanière

3-5-1 Si l'on peut difficilement concevoir une autre disposition des installations destinées au contrôle touristique, c'est-à-dire des aubettes de tourisme, qui doivent obligatoirement se situer sur les voies recevant les véhicules concernés, on peut, par contre, envisager deux types différents d'immeubles à usage de bureaux, qui se matérialisent par

- 3-5-2 - un bureau de douane dit "en ilot"
 - qui comprendra un seul immeuble implanté entre les chaussées du grand axe médian de l'ellipse, et qui regroupera non seulement l'ensemble des services de Douane et de Police des deux pays chargés du contrôle touristique, et sur lequel viendra s'articuler perpendiculairement la batterie d'aubettes, mais aussi tous les services douaniers et autres (vétérinaires, etc.), se consacrant au contrôle des chargements commerciaux:

Ces derniers services nécessitant un personnel nombreux, des locaux importants, tant pour l'accueil des usagers que pour l'accomplissement des tâches administratives, ce bureau devrait par voie de conséquence, ce qui est nettement plus coûteux, et peut être plus difficile à réaliser et à utiliser, être construit en étages, sauf à présenter une longueur qui s'insérerait mal sur la plate-forme.

D'autre part, son accès par les usagers, qui doivent obligatoirement s'y rendre, serait particulièrement difficile et dangereux, du fait de la nécessité de traverser des voies de circulation.

Si ce type d'immeuble était retenu, des dispositions devraient être prises, au moment de la construction, pour pallier précisément l'inconvénient signalé ci-dessus.

Il conviendrait alors de prévoir, pour les usagers et pour les agents:

- soit un passage souterrain,
- soit un passage aérien (en utilisant par exemple l'auvent de protection de l'aire de contrôle du trafic touristique dont il est question ci-après en 3-6-1),
reliant le parking poids lourds et les installations annexes (magasins, quai de déchargement, etc.), de manière à faciliter la circulation des piétons entre les deux zones d'activité.

Ce type d'immeuble ne semble toutefois pas convenir à priori tout au moins, à un grand bureau d'autoroute, et notamment pas à un bureau pouvant s'insérer dans le projet TEM.

3-5-2-1 Mais ce type d'immeuble doit être retenu pour la partie réservée au contrôle touristique seul.

3-5-3 Il nous faut donc en venir au bureau de douane à bâtiments latéraux, où les bâtiments réservés aux agents, chargés du contrôle des chargements commerciaux, sont implantés en retrait des voies médianes, et à proximité du parking des poids lourds.

En définitive, la formule recommandée serait la conséquence de la différenciation des trafics:

- trafic touristique, d'une part,
 - trafic commercial, d'autre part,
- nécessitant, l'un et l'autre, leurs installations particulières pour des raisons pratiques.

*

*

*

3-6 - Les installations de contrôle

Ces installations reprennent l'ensemble des bâtiments à usage de bureaux et de magasins, ainsi que les équipements annexes nécessaires aux administrations de contrôle (douane, police et éventuellement services vétérinaires et phytosanitaires) pour accomplir leur missions dans des conditions matérielles satisfaisantes.

3-6-1 Elles doivent comprendre

- le bâtiment central, placé dans l'axe entre les bandes de roulement réservées à chaque sens de circulation,
- les aubettes de tourisme, situées de part et d'autre de ce bâtiment,

- les fosses de visite ou les ponts élévateurs pour véhicules de tourisme et les parking tourisme de petites dimensions, pour stationnement momentané, ou exercice de contrôles plus approfondis (voir 2-2-2-3),
- les deux bâtiments latéraux,
- les aubettes, situées en sortie de la partie "trafic commercial", au plus près, des voies de raccordement à l'autoroute (cf 2-2-2 ci-dessus),
- le (ou les) quai(s) de déchargement, ainsi que le(ou les) magasin(s), dans les zones réservées au trafic commercial,
- le (ou les) pont(s) bascule(s),
- le (ou les) parc(s) à bestiaux, s'il est jugé nécessaire,
- les trottoirs entourant les constructions,
- l'auvent de protection, indispensable pour recouvrir la zone de contrôle touristique (dont la hauteur sera calculée de façon telle que puisse, le cas échéant, être possible le passage des véhicules commerciaux si les circonstances rendaient momentanément nécessaire ou souhaitable l'emprunt de certaines "voies de tourisme" par les poids lourds).

Cet auvent de protection doit notamment être conçu d'une manière telle qu'il recouvre également les fosses de visite pour véhicules de tourisme - ou les ponts élévateurs - dont il a été question ci-dessus - lesquelles doivent être aménagées le plus près possible du point d'intervention des agents, c'est-à-dire des aubettes de tourisme. L'espace laissé libre à chaque extrémité du bâtiment central paraît donc particulièrement bien indiqué pour qu'y soient aménagées ces fosses de visite - ou installés les ponts élévateurs - qui doivent, en tout état de cause, être couvertes tant dans l'intérêt des agents chargés du contrôle que dans celui des usagers. Un "banc de visite", destiné à recevoir les bagages à visiter, devrait être prévu.

Cet espace peut également être mis à profit pour l'établissement du petit parking tourisme dont il a été question ci-dessus (2-2-2-3 et 3-2-2), l'auvent lui-même pouvant être utilisé pour l'aménagement d'un passage aérien dans le cas où a été retenue la formule du bureau en îlot (cf 3-5-2).

3-6-2

Elles comprennent en outre

- l'éclairage et la signalisation rapprochée des installations de contrôle, notamment des aubettes de tourisme et de l'auvent, qui doit comporter dans le sens de l'arrivée du flux de circulation des feux (verts et rouges), indiquant les couloirs utilisables (certains peuvent, en effet, être fermés "aux heures creuses", la nuit notamment, ou certains jours),

- la distribution intérieure des réseaux (eaux, électricité, téléphone par lignes distinctes pour la douane, la police et, le cas échéant, les autres services des deux pays, télex, réseaux ou lignes particulières éventuellement nécessaires pour l'utilisation de matériel informatique, l'équipement possible des aubettes, bâtiments central et latéraux en terminaux d'ordinateurs, etc.).

- les installations de chauffage, et éventuellement de climatisation.

3-6-3

Ces installations de contrôle peuvent être privatives ou communes et leur nombre, ainsi que leur superficie, dépendront, pour l'essentiel, outre de l'importance du trafic, de l'interprétation plus ou moins extensive qui sera donnée, par les deux pays en cause, aux clauses de l'accord intervenu, ou à intervenir, sur le principe de la juxtaposition des contrôles (ces accords sont examinés plus loin).

3-6-3-1

Ainsi que cela a déjà été évoqué au 3-3-1, la conception peut, en effet, prévaloir que les emprises du bureau à contrôles nationaux juxtaposés soit, en fait, la plate-forme douanière, doivent être séparés en deux secteurs privatifs aux administrations de chacun des deux Etats, de façon que les agents de nationalités différentes opèrent dans des lieux géographiquement distincts, sans jamais être amenés à se côtoyer en cours de service.

Cette position conduit à multiplier par deux le nombre des installations de contrôle et, notamment, à prévoir une double batterie d'aubettes de tourisme, sans oublier les aires de stationnement et les voies de circulation qui doivent être aussi doublées en nombre.

3-6-3-2

Mais, là où prévaut, au contraire, la notion de "zone commune", notion sur laquelle il sera donné des précisions dans la partie du présent rapport consacrée aux aspects juridiques (voir chapitre D), seuls sont considérés comme primatifs, donc à l'usage exclusif de fonctionnaires de telle nationalité:

- les locaux à usage de bureaux,
- parfois les locaux à usage de magasins,

encore que ces locaux peuvent coexister dans le même bâtiment, dont les vestibules, les dégagements, voire d'autres locaux, sont alors utilisés en commun.

*

*

*

3-7

Les autres installations (activités de service)

La plate-forme douanière ne doit, par définition, comprendre que des installations nécessaires aux contrôles: sa surface, sa forme et sa disposition ont été déterminées en fonction des besoins, tels qu'ils ont été établis par les études préalables.

Il ne peut donc être, en principe, envisagé, en dehors de toute considération d'ordre juridique, d'admettre la mise en place d'installations autres, c'est-à-dire non liées directement à l'exercice de ces contrôles, qui viendraient, obligatoirement, réduire les surfaces jugées nécessaires, ou encore perturber les conditions prévues de fonctionnement ou de circulation.

3-7-1

La question se pose, toutefois, de l'acceptation ou non sur la plate-forme douanière, des installations des commissionnaires en douane, dont l'activité est évidemment liée de très près à ce qui va être la cause de la partie la plus importante des contrôles.

S'il ne peut être envisagé de refuser l'accès de la plate-forme et des bureaux officiels qu'elle comprend, aux commissionnaires en douane et à leurs employés, il n'est, peut-être, pas indiqué de permettre l'implantation de leurs bureaux et des installations annexes éventuellement souhaitées (magasins particuliers, entrepôts le cas échéant.

Mais il s'agit là d'une question de conception, car il peut parfaitement être jugé opportun de prendre une position opposée, sous la seule réserve, semble-t-il que les locaux soient bien séparés des locaux de contrôle. C'est une question de choix, laissée à l'appréciation des autorités concernées, remarque étant faite, toutefois, que les surfaces qui seraient affectées à ces installations devraient venir s'ajouter à celles déterminées en fonction des besoins exprimés pour les contrôles, ce qui supposerait que les commissionnaires en douane soient associés aux études préliminaires.

Nous avons vu d'ailleurs, au chapitre B, que dans certains bureaux, les locaux des commissionnaires en douane étaient installés sur la plate-forme.

3-7-2

Il en est de même pour d'autres activités, telles qu'offices de tourisme, stations services, succursales bancaires ou bureaux de change, magasins de vente hors taxes, etc., pour lesquelles la plate-forme peut constituer un point recherché d'implantation, et nous avons vu aussi que certains bureaux en comportaient.

Il semble, mais ce n'est là qu'une opinion personnelle, qu'il faille faire montre, dans ce domaine, de la plus grande prudence, car l'offre de fourniture de services annexes aux touristes et autres usagers empruntant le bureau, ne peut que les inciter à stationner pendant une durée plus ou moins longue. Cela ne peut être que préjudiciable au bon déroulement des opérations de contrôle et perturber les conditions de fonctionnement de la plate-forme, par suite de l'encombrement injustifié des parcs de stationnement et de la circulation dangereuse de piétons. Cela paraît entraîner de plus des difficultés non négligeables quant à la sécurité et à l'efficacité des contrôles.

Il est, en effet, très difficile, voire impossible, de surveiller les déplacements et le comportement sur la plate-forme, d'un nombre important de piétons, dont on ignore la situation précise à l'égard des contrôles, et également les intentions quant à un trafic frauduleux toujours possible.

On remarquera que, dans la présente étude, rien n'a été prévu pour une circulation transfrontière des piétons, ceux-ci ne devant pas, par définition, se trouver sur une autoroute.

Il faut considérer que c'est un bien, car leur présence viendrait sérieusement compliquer les choses, en obligeant, d'abord, à créer des circuits spéciaux et des installations particulières à leur intention et, ensuite, en rendant très délicate la surveillance générale de la plate-forme.

C'est la raison pour laquelle il est estimé préférable d'éviter de se replacer dans une situation mauvaise en invitant indirectement les touristes à s'attarder dans les zones de contrôle.

Une autre question se pose enfin: est-il opportun de prévoir des installations sanitaires pour les touristes ?

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, des installations de ce genre semblent inopportunes, encore qu'il ne faille pas se dissimuler que leur absence peut créer des problèmes, tant pour les usagers eux-mêmes que pour les autorités responsables de la police générale de la plate-forme, et pour celles chargées de son entretien et de sa propreté.

A noter que cette police générale (en matière de stationnement par exemple) revient aux autorités du pays sur le territoire duquel est installée la plate-forme, en totalité ou en partie.

Ce sont également les autorités de ce même pays qui sont chargées d'assurer l'entretien et le maintien en bon état de propreté des installations d'infrastructure (routes, parkings, etc.) et des superstructures communes, l'entretien intérieur des installations privatives (voir 3-6-3) demeurant à la charge de leurs utilisateurs.

Par contre, un centre d'accueil pour les chauffeurs de poids lourds paraît s'imposer sur chaque parking de stationnement, les intéressés devant obligatoirement séjourner sur la plate-forme pendant une durée quelquefois relativement longue.

*

* *

3-8

La sécurité des installations de contrôle

La sécurité des installations représente un élément important, qui mérite une attention particulière.

Il importe, en effet, que toutes dispositions soient prises, aussi bien pour protéger les installations elles-mêmes, que pour assurer la sécurité des agents qui vont y exercer.

Il apparaît, à la lumière de l'expérience acquise, que le bâtiment central, et surtout les aubettes de tourisme, qui se trouvent, tous, dans l'axe même de l'autoroute, doivent être particulièrement bien protégés extérieurement.

Il peut se produire en effet, comme cela s'est malheureusement déjà produit, qu'un chauffeur de poids lourds s'assoupisse au volant, avant d'aborder la plate-forme et vienne percuter, à pleine vitesse, les installations de contrôle, causant, évidemment, des dégâts importants aux installations elles-mêmes, mais mettant en danger la vie des agents de contrôle.

La protection assurée par des glissières de sécurité s'avérant souvent inopérante, parce que ces dernières sont trop fragiles, il est recommandé de prévoir:

3-8-1

- sur la chaussée elle-même et à intervalles réguliers avant la plate-forme et à son entrée, des bandes "anti-ensommeillement", du type en usage sur certaines autoroutes, notamment en FRANCE si, toutefois, la législation intérieure du ou des pays concernés en permet la mise en place, ce qui n'est pas le cas général.

- devant le bâtiment central et les aubettes de tourisme, la pose de blocs de béton, offrant suffisamment de garantie pour résister au choc violent que peut causer un véhicule de tourisme et, a fortiori, un poids lourd, dont la vitesse n'a pas été réduite pour une raison quelconque, mécanique ou autre.

3-9

Les mesures concernant l'hygiène et la sécurité des agents

Le simple contrôle du trafic touristique de masse pose le problème de la protection de la santé des agents. Ces derniers se trouvent, en effet, placés, pendant la durée de leur service, soit pendant plusieurs heures, dans une atmosphère polluée par les gaz d'échappement.

Il convient donc de tenter de limiter au maximum les effets néfastes de cette situation, contre laquelle il est d'ailleurs très difficile de lutter. Si diverses formules ont été tentées (surélévation des aubettes par rapport au niveau de la route, par exemple), il ne semble pas qu'elles aient donné entière satisfaction.

Le problème se pose, dans les mêmes conditions, pour les aubettes de sortie de parking, devant lesquelles les poids lourds doivent marquer un temps d'arrêt qui, si bref soit-il, peut s'avérer suffisant pour créer les mêmes nuisances, voire même plus graves.

La meilleure formule semble encore de placer les aubettes dans un endroit parfaitement ventilé, ce qui n'exclut pas, si les disponibilités en personnel le permettent, de prévoir des vacations d'une durée plus courte.

Le bruit est une autre cause de nuisance, et il y a intérêt à prévoir un double vitrage dans toutes les installations de service.

Toutes mesures doivent enfin être prises pour assurer la sécurité des agents (cf 3-8 ci-dessus pour la protection des installations de service), notamment lors de leurs déplacements sur la plate-forme pour gagner leurs postes de travail (cf.3-5-2)).

N'est citée que pour mémoire la nécessité d'installations sanitaires en nombre suffisant, au plus près possible des postes de travail.

4 LA REPARTITION DES LOCAUX DES INSTALLATIONS DE CONTROLE

4-1

En ce qui concerne le contrôle du trafic touristique

Ainsi que cela a été souligné en:

- 3-2 manière de procéder aux contrôles,
- 3-3-1-2 implantation d'une seule batterie d'aubettes de tourisme,
- 3-4 ordre dans lequel doivent être effectués les contrôles,
- 3-5-2 type d'immeuble souhaitable pour le contrôle touristique,
- le contrôle du trafic touristique doit être assuré en files,
- dans une seule batterie d'aubettes, tant à l'entrée qu'à la sortie,
- suivant un ordre qu'il y a lieu d'observer strictement,
- dans une batterie d'aubettes, en nombre variable suivant l'importance du trafic à contrôler mais, au minimum, de trois, (cf 2-2-1) venant s'appuyer perpendiculairement sur un bâtiment central.

Cela va avoir des conséquences sur la répartition des locaux à l'intérieur des immeubles de contrôle.

4-1-1

Chaque aubette devra avoir une surface et un volume suffisants pour accueillir simultanément quatre agents de contrôles au minimum.

- un agent de police ou de gendarmerie du pays de sortie
- un agent des Douanes de ce même pays
- un agent de police ou de gendarmerie du pays d'entrée
- un agent des Douanes de ce même pays

qui auront à intervenir successivement, et dans l'ordre ci-dessus, (si l'un d'eux s'abstient d'intervenir les suivants devront obtenir son accord pour agir).

Ces agents pourraient utiliser un local commun, mais cela ne manquerait pas de poser un certain nombre de problèmes et, il est préférable qu'un compartimentage soit fait, de manière à ce que chaque service dispose de son propre espace.

La meilleure formule serait donc de partager chaque aubette en quatre compartiments séparés, par exemple de forme carrée de 2,50 m de côté, affectés chacun aux représentants de la Police et de la Douane de chaque pays, dans un ordre correspondant à l'ordre des contrôles rappelé ci-dessus.

4-1-1-1

La surface et l'aménagement intérieur de chaque aubette devra, éventuellement, tenir compte du matériel (électronique ou autre, fichiers par exemple) dont sont, ou pourront être dotés, dans l'avenir les agents de contrôle, mais aussi du matériel de base indispensable, tables et chaises.

4-1-1-2

Les parois et la porte donnant sur les voies de circulation devront être largement vitrées (double vitrage éventuellement pour assurer une température intérieure correcte et isoler du bruit), pour permettre la vue la plus large possible sur l'extérieur.

4-1-2

Le bâtiment central

sera réservé aux locaux nécessaires aux activités de commandement, d'administration et de gestion du personnel en poste pour le contrôle touristique, ainsi qu'aux locaux nécessaires au personnel lui-même et à ceux indispensables aux missions de contrôles et à leurs suites.

C'est ainsi que ce bâtiment devra comporter:

- quatre bureaux, d'une superficie d'au moins 10 m², et comportant le matériel voulu, destiné aux responsables hiérarchiques directs (chefs de poste) des agents des quatre services exerçant dans le même temps,

- éventuellement quatre bureaux, d'une superficie sensiblement équivalente, toujours avec le matériel voulu, destiné aux adjoints directs ou aux secrétaires de ces responsables hiérarchiques,
- quatre pièces à usage de "postes", où il sera éventuellement procédé aux interrogatoires, à l'établissement des procès-verbaux etc., en cas de constatation d'infraction et où sera assurée périodiquement la formation professionnelle des agents,
- au moins deux salles (il semble difficile de n'en prévoir qu'une seule) de dimensions à déterminer, à usage de salles de repos, vestiaires, voire de réfectoires si le besoin s'en fait sentir, le matériel voulu selon l'usage retenu devant être prévu en conséquence,
- au moins deux locaux de fouille (un proche de la partie "entrée", l'autre proche de la partie "sortie"),
- au moins quatre locaux de garde à vue (à protéger particulièrement) avec matériel convenable (literie notamment),
- deux pièces au moins, à usage de locaux d'archives et en même temps de locaux devant recevoir les marchandises saisies par suite d'infraction douanière, ou déposées à titre provisoire par des voyageurs (ces pièces dont une protection particulière doit être prévue devraient être dotées d'un coffre-fort ou d'une armoire forte),
- des installations sanitaires en nombre suffisant.

Il paraît superflu d'indiquer que tous ces locaux doivent être convenablement éclairés de jour comme de nuit, tout au moins là où les agents de contrôle auront à séjourner, chauffés et éventuellement climatisés, ce qui implique l'existence des installations voulues.

La répartition de ces locaux entre les différents services intéressés et leur localisation précise dans l'immeuble ne peut ressortir que d'un accord entre leurs responsables, mais il semble qu'une répartition de part et d'autre d'un couloir central, facilitant la circulation intérieure, constituerait une solution satisfaisante.

4.2

En ce qui concerne le contrôle commercial

Ainsi que cela a été recommandé en 3-5-2, les agents chargés du contrôle commercial doivent disposer de bureaux agencés dans des bâtiments latéraux, implantés en retrait des voies médianes réservées au trafic touristique, et à proximité des parkings des poids lourds, et au 2-2-2 et 3-6-1, d'aubettes de contrôle de sortie de parking poids lourds, situées le plus près possible du raccordement aux voies de l'autoroute.

4-2-1

Il est très difficile et, en fait, impossible de donner des indications détaillées et précises sur la répartition, la surface, etc. des locaux, à l'intérieur des bâtiments latéraux qui doivent l'un et l'autre accueillir normalement:

Les agents des deux pays en présence

Le nombre de ces locaux, leur agencement, le matériel nécessaire, ainsi que la consistance du personnel, peuvent essentiellement varier d'un pays à l'autre, compte tenu des conceptions nationales du rôle et de l'organisation des services des Douanes et de Police, et aussi des méthodes utilisées pour le dédouanement, de l'utilisation ou non de procédés informatiques (du type SOFI en FRANCE par exemple), des effectifs des services douaniers et de la Police, etc. etc.

Si, dans les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, surtout pour ceux éventuellement établis sur le territoire d'un seul Etat, un équilibre est souhaitable entre les installations affectées aux agents de l'un et de l'autre pays, des distorsions peuvent apparaître pour les raisons ci-dessus indiquées.

Quoi qu'il en soit, un bâtiment latéral - quelquefois appelé bâtiment principal sur certains plans fournis ci-dessus - devra toujours être partagé en deux parties:

- l'une - la plus importante - réservée aux agents du pays d'entrée - qui vont exercer les contrôles dont ils sont chargés, pour l'importation des marchandises dans leur pays,

- l'autre - plus petite - affectée aux agents du pays de sortie, qui vont assurer les contrôles à l'exportation de leur pays.

La répartition précise des locaux et leur surface, notamment ceux affectés à ces derniers, ne pourront être déterminées qu'après échanges de vues et contacts avec les autorités responsables de la construction des bâtiments, auprès desquelles les besoins et les éventuelles exigences, dues à des impératifs divers, devront être exprimés.

Dans le chapitre précédent, qui traite des réalisations actuellement en place, il a été, autant que cela a été possible, tenté de donner des indications sur le nombre d'agents en fonction dans les bureaux considérés, ainsi que sur les surfaces totales qui leur sont affectées.

Il est toutefois permis de préciser qu'en tout état de cause, un bureau, d'une superficie d'une dizaine de m2 au moins, doit être prévu

pour chacun des agents chargés des contrôles vétérinaires et, éventuellement, pour chacun de ceux chargés des contrôles phytosanitaires, sauf à prévoir qu'un local, réservé habituellement à la Douane par exemple, puisse être mis à leur disposition pour la durée de leur séjour au bureau qui ne couvre, en général, qu'une partie de la vacation douanière.

4-2-2 Pour ce qui est, par contre, des aubettes de contrôles de sortie de parking,

elles doivent être placées entre les deux voies, dans "l'étranglement" précédant le raccordement à l'autoroute,

elles doivent être suffisamment vastes, et comporter les agencements nécessaires pour accueillir au moins quatre agents des douanes, deux par nationalité. La tâche de ces derniers consistera essentiellement à s'assurer que toutes les formalités d'ordre douanier ont été accomplies. Ils seront, en outre, chargés du visa des documents de transit par exemple, ils pourront procéder à la visite des cabines des camions et même, le cas échéant, assurer la perception des droits et taxes de douane sur les carburants et être, à cet effet, pourvus du matériel, caisses enregistreuses à tickets, par exemple, rendant plus rapides les opérations de perception, etc.

La disposition intérieure de ces aubettes doit prévoir un sas central, où seront accueillis les chauffeurs, de part et d'autre duquel seront aménagés deux bureaux pourvus de guichets qui abriteront les agents des Douanes de chaque pays. Ces bureaux devront être largement vitrés et comporter leur propre sortie vers l'extérieur.

4-2-2-1 Il convient, enfin, de tenir compte de ce que les agents de Police ou de Gendarmerie peuvent être amenés à exercer, également dans ces aubettes, leurs contrôles d'identité, notamment sur les chauffeurs de poids lourds et leurs aides éventuels. La surface disponible des aubettes devra être prévue en conséquence, voire même l'aménagement d'un ou de bureaux particuliers, si les responsables l'estimaient indispensable.

4-2-2-2 Enfin des barrières, pouvant être commandées électriquement de l'intérieur comme de l'extérieur, doivent être mises en place sur les deux voies de sortie.

4-3 Il convient, de plus, de préciser que, dans certains bureaux d'autoroute, où le nombre des poids lourds est particulièrement important, la nécessité peut apparaître de faire dissocier le traitement de la partie documentaire relative à la constatation du

passage et, en même temps, de faire assurer les éventuelles perceptions, dans un local différent des aubettes, de manière à éviter les embouteillages à la hauteur de celles-ci.

Il s'agit là d'une affaire d'opportunité, mais il y a intérêt à se réserver, sur l'aire douanière et, notamment sur le parking poids lourds ou à sa proximité immédiate, une possibilité d'implantation d'un tel local.

4-4

De même, il peut être estimé nécessaire de prévoir une aubette de petites dimensions à l'entrée du parking poids lourds, où un agent sera chargé d'enregistrer le passage des camions, en vue d'assurer la prise en charge du moyen de transport, formalité importante pour la suite du déroulement des opérations dans le cas d'utilisation d'un système informatique du type SOFI. Il conviendrait, en conséquence, de se ménager la possibilité d'installer une telle construction légère.

5

L'APPLICATION DES NORMES GENERALES AUX DIVERS TYPES DE BUREAUX

Les normes indiquées ci-dessus, qui se situent dans un cadre que l'on pourrait qualifier d'idéal puisque, à priori, aucune contrainte géographique ou autre, n'est supposée exister, ne pourront, la plupart du temps, être appliquées simultanément et intégralement.

Mais il était important de les déterminer, quitte à rechercher des solutions permettant leur application au moins partielle, mais en ayant pour objectif de s'en rapprocher le plus possible.

Ce sont, le plus souvent, des contraintes géographiques qui auront la plus large influence sur l'adoption de telle ou telle formule, mais les autres considérations qui ont été exposées (voir notamment en 1-1-3) pourront également intervenir.

Ainsi que cela a été annoncé en 3-1 ci-dessus, les différents types de bureaux concevables et les conditions dans lesquelles les normes devront ou pourront être appliquées seront examinés ci-après.

5-1

Bureau traitant tous les trafics, mais établi dans le territoire d'un seul pays, et à l'usage exclusif de ses propres agents

Il est évidemment concevable que chaque pays traversé par l'autoroute installe et construise son propre bureau d'autoroute, sur son propre territoire, en le réservant exclusivement à ses propres agents.

L'Etat en question et, par voie de conséquence, son voisin, ont évidemment, dans cette hypothèse, à supporter la totalité des frais d'aménagement de l'infrastructure comme des superstructures (qui

peuvent être partagés, par contre, dans le cas où le principe de la juxtaposition des contrôles est adopté).

En procédant de cette manière, les Etats vont naturellement à l'encontre du but recherché par la construction de l'autoroute, en ralentissant les trafics par les deux arrêts successifs en frontière, mais surtout ils imposent l'engagement de dépenses considérables, ce qui n'est sans doute pas souhaitable pour la mise en application du projet TEM.

En tout état de cause, la totalité des normes prévues ci-dessus sera applicable au bureau à établir sur chaque territoire sauf, évidemment, à réduire les surfaces des installations de contrôle qui, dans l'hypothèse retenue, tenaient compte de la présence de fonctionnaires d'une autre nationalité.

5-2 Bureau à contrôles nationaux juxtaposés, traitant tous les trafics, établi à cheval sur la frontière

Comme c'est précisément le cadre dans lequel a été située l'étude, l'intégralité des normes analysées et décrites pourra ou devra être appliquée.

5-3 Bureau à contrôles nationaux juxtaposés, traitant tous les trafics, mais établi dans le territoire d'un seul Etat

La totalité des normes ci-dessus s'applique également, de manière intégrale, s'il n'existe aucune contrainte particulière. Seules devront être examinées et réglées, dans le cadre des accords à intervenir, les modalités de surveillance et, le cas échéant, d'intervention des services sur le "cordon ombilical" reliant la plate-forme douanière à la frontière géographique.

5-4 Bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, traitant tous les trafics, établi à cheval sur la frontière ou à l'intérieur d'un seul pays, mais où les opérations de contrôles du trafic commercial sont scindées (contrôle physiques en frontière, contrôle documentaire ailleurs).

La totalité des normes s'applique également, sauf pour ce qui est de la consistance des locaux des bâtiments latéraux (voir 4-2-1 ci-dessus), le personnel pouvant être moins étoffé et le matériel moins important.

5-5 Bureau traitant tous les trafics, mais où la plate-forme douanière est éclatée pour le trafic commercial en deux parties distinctes éloignées et situées l'une et l'autre sur le territoire des deux Etats

voisins, le contrôle du trafic touristique et du trafic poids lourds de passage demeurant assuré en un seul point (point de sortie d'un Etat ou point d'entrée de l'Etat voisin).

5-5-1 Dans cette hypothèse, le trafic touristique peut être lui aussi, "éclaté", et les contrôles d'entrée et de sortie des Etats peuvent être regroupés, en un seul point:

- soit sur le territoire du pays de sortie, auquel cas les normes prévues ci-dessus, et notamment en 4-1-1 et 4-1-2, peuvent être maintenues dans ce seul Etat, en ce qui concerne les aubettes de tourisme et le bâtiment central,

- soit sur le territoire du pays d'entrée, ce qui représente, avec les mêmes avantages et les mêmes sujétions, la situation précédente inversée.

Cette situation, qui répond au souhait de ne faire observer qu'un seul arrêt, rend éventuellement possible un allégement des sujétions concernant les aubettes de tourisme (4-1-1 et 4-1-2), tout au moins pour l'un des deux pays, l'autre n'ayant pas à prévoir d'installations particulières.

5-5-2 Toujours dans cette hypothèse, les normes exposées ci-dessus demeurent applicables, d'une manière générale, au trafic commercial.

Chaque pays demeurant, en tout état de cause, concerné par les deux sens de trafic, il faut, en effet, prévoir les installations adéquates, mais pour une des moitiés seulement de "l'ellipse" constituant la plate-forme douanière idéale décrite plus haut.

5-5-3 Le seul avantage de cette formule est donc, en définitive, de faciliter le trafic touristique, rien n'étant changé en ce qui concerne le trafic commercial, sauf l'éloignement plus grand des bâtiments latéraux, liés à la partie de la plate-forme douanière consacrée au trafic commercial ou "trafic lent". La prise en charge de la mise en place de la demi plate-forme et des constructions nécessaires étant assurée par chaque Etat, toutes les recommandations indiquées ci-dessus demeurent valables.

5-6 Bureau à contrôles nationaux juxtaposés présentant les mêmes caractéristiques qu'en 5-5, mais où les contrôles touristiques et de passage poids lourds sont également scindés et assurés en deux points

La situation est pratiquement la même qu'en 5-5, mais les installations "touristiques" et de contrôle poids lourds en passage

doivent être prévues, dans chaque pays, pour un sens de circulation seulement.

5-7 Bureau à contrôle nationaux juxtaposés traitant uniquement le trafic touristique et le passage des poids lourds

Cette situation peut se rencontrer

- soit à la frontière,
- soit à l'intérieur d'un seul Etat,
- soit, comme dans le cas examiné au 5-5, pour le trafic général "éclaté" entre deux Etats.

5-7-1 En général, les normes préconisées demeurent applicables, sauf dans les deux premiers cas:

- à tenir compte des incidences concernant:
 - la plate-forme douanière, qui se limite, dans sa surface et la consistance de ses installations
 - - à une superficie de l'ordre de 5 à 6 hectares,
 - - aux installations de tourisme (cf 3-6-1, 3-6-2, 4-1), à des installations de sortie de parking (cf 4-2-2 et 4-3) de surface réduite et, le cas échéant, aux locaux nécessaires au contrôle sanitaire (cf 4-2-1),
- à un parking d'attente des poids lourds, donc de superficie moins importante que dans le cas général.

5-7-2 Dans le dernier cas

- à se placer dans la même situation qu'en 5-5 ci-dessus, en excluant tout ce qui a trait au trafic commercial pur (soit ce qui est cité en 5-5-3);
- - la précaution doit, toutefois, être prise de ménager dans chaque Etat, un parking d'attente des poids lourds, d'une superficie correctement estimée.

Ce type de bureau, analysé à la présente rubrique 5-7, peut notamment, s'avérer nécessaire ou préférable, quand se trouve en retrait immédiat une agglomération importante par son activité économique et comportant un bureau de douane ou un centre routier dans lequel un bureau de douane a été installé.

Il est évident, en effet, qu'il y a intérêt à maintenir en activité ces bureaux, le trafic qu'ils sont amenés à connaître venant soulager d'autant les contrôles qui seraient à effectuer sur l'auto-route même, et où seul le passage des camions est alors à surveiller, ce qui permet un écoulement plus rapide du trafic.

Tcl est le cas, par exemple, du bureau de la frontière franco-belge de CAMPHIN-LAMAILLÉ sur l'autoroute LILLE-TOURNAI, qui ne contrôle que le trafic touristique et le passage des camions, ceux d'entre eux, ayant pour destination le bureau de LESQUIN, situé dans un centre routier de la banlieue lilloise, étant annoncés à ce bureau par liaisons radio, ce qui évite l'établissement éventuel d'un document de transit et permet de réaliser un gain de temps

Ainsi que cela a déjà été évoqué au 3-3-1 et au 3-6-3-1, l'interprétation des termes des accords traitant de la juxtaposition des contrôles peut déboucher sur la notion de zone réservée exclusivement aux fonctionnaires d'un des pays concernés, ce qui entraîne la mise en place de deux batteries d'aubettes de tourisme et, le cas échéant, de deux bâtiments centraux, très proches l'une de l'autre, ainsi que, par voie de conséquence, la création de deux parkings d'attente pour poids lourds.

Ce n'est évidemment pas la meilleure formule quand la rapidité de passage est recherchée, mais il fallait quand même, la signaler, compte tenu des incidences sur l'application des normes ci-dessus.

Ces normes demeurent, en effet, valables à titre général, sauf:

- à tenir compte de la situation créée, pour
- - la superficie de la plate-forme (cf 1-2 ci-dessus),
- - les installations de tourisme (cf 3-6-1, 3-6-2 et 4-1-1 ci-dessus), les bâtiments centraux qui se trouvent doublés,
- - les installations de sortie de parking (cf 4-2-2 et 4-3),
- - les locaux nécessaires au contrôle sanitaire (cf 4-2-1).

*

*

*

6 LES SOLUTIONS A ENVISAGER DANS DES SITUATIONS PARTICULIERES

Ainsi que cela a été indiqué à plusieurs reprises, les normes générales ont été déterminées pour un grand bureau d'autoroute pour lequel n'existait, par hypothèse, aucune contrainte de quelque ordre que ce soit,

Ainsi que cela a également été indiqué, des variantes, peut-être très importantes, devront vraisemblablement être apportées à ce bureau-type, en raison de contraintes diverses:

- 6-1 - géographiquement: zones montagneuses (débouchés des tunnels transalpins par exemple)
- 6-2 - locales: zones fortement urbanisées, existence d'un réseau routier dense à proximité de l'autoroute
- 6-3 - autres
 - 6-3-1 - méthodes douanières différentes
 - 6-3-2 - présence d'un bureau de douane déjà en fonctionnement
 - 6-3-2-1 - à proximité sur la frontière même
 - 6-3-2-2 - à proximité, mais en retrait (dans un centre routier par exemple ou dans une ville proche importante par son activité économique)
- 6-4 - ou encore naissant de la portée que l'on donne aux accords sur la juxtaposition des contrôles.

Il semble que les modalités d'application des normes, données ci-dessus en 5, devraient permettre de déterminer le type de bureau qu'il serait préférable de retenir, les formules envisagées paraissant suffisamment nombreuses.

S'il apparaît que certaines solutions s'imposent d'elles-mêmes (dans la situation 6-1 par exemple, il semble difficile de ne pas se rallier à ce qui est indiqué en 5-5 ou en 5-6, les surfaces disponibles interdisant d'envisager des infrastructures importantes), il est vraisemblable aussi qu'il faudra, souvent, en venir à ce qui est indiqué en 5-3 (bureau établi sur le territoire d'un seul Etat) et, plus souvent encore, à ce qui est indiqué en 5-6 (qui permet, à priori, de pallier les contraintes reprises ci-dessus en 6-3 et 6-4).

Mais pour ce qui est enfin

- des zones fortement urbanisées, on peut envisager de rechercher, si la chose est possible, un tracé de l'autoroute qui s'écarterait de l'agglomération, ou ne l'aborderait que dans sa proche périphérie, ce qui est d'ailleurs fréquent pour les autoroutes et, dès cet instant, une des formules ci-dessus peut recevoir son application.

- de l'existence d'un réseau routier dense à proximité de l'autoroute, il paraît possible d'en prévoir l'utilisation concurremment avec l'utilisation de l'autoroute, car ce réseau routier pré-existant suppose aussi la pré-existence de bureau de douane.

C'est ainsi qu'il paraît concevable d'orienter, suffisamment tôt, une partie du trafic commercial (les chargements de détail ou de groupages par exemple) dont le dédouanement demande des formalités et des contrôles, en général, de longue durée, vers le (ou les) bureau(x) préexistant(s), et de n'effectuer au bureau d'autoroute que les opérations concernant les chargements complets.

Cette situation existe en l'état actuel des choses, par exemple, à la frontière franco-belge, au bureau de RECKEM-NEUVILLE en FERRAIN, dont le plan général est donné en A, qui ne traite effectivement que les chargements complets, les envois de détail ou de groupages étant dédouanés au bureau voisin d'ALLUIN dont il n'est d'ailleurs qu'une antenne.

A signaler, en complément, qu'une autre partie du trafic quitte également l'autoroute avant la frontière, donc avant ce bureau de RECKEM-NEUVILLE EN FERRAIN, pour aller se faire dédouaner dans un autre bureau, à contrôles nationaux juxtaposés d'ailleurs, celui de MOUSCRON-NEUVILLE en FERRAIN, préféré par beaucoup pour des raisons de commodité, et de langage également

L'autoroute est ensuite regagnée sans problèmes.

D - LES ACCORDS CONCERNANT LA JUXTAPOSITION DES CONTROLES -
LES PROBLEMES JURIDIQUES

Plusieurs pays d'Europe se sont trouvés confrontés au problème des bureaux de Douane sur autoroute. C'est notamment le cas de la FRANCE, de la BELGIQUE, des PAYS-BAS, de la REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE, etc.

Tous en étaient déjà venus à la formule de la "juxtaposition des contrôles" sur leurs frontières, et avaient été amenés à passer, avec leurs voisins, des accords concernant cette juxtaposition, qui prévoyaient, en général, dans le cadre d'une convention de base dite "convention cadre", un certain nombre de définitions et fixaient, par la même occasion, certains principes de fonctionnement du (ou des) futur(s) bureau(x).

Il faut dire, en effet, que dans la quasi-totalité des cas, les conventions en question n'ont pas été motivées par la mise en place d'une autoroute, mais qu'elles sont, en général, bien antérieures, et traitaient de la juxtaposition des contrôles dans les bureaux de gare, des bureaux routiers ou des bureaux d'aérodromes. Lorsque les autoroutes ont été implantées, les problèmes de base étant identiques, il a suffi d'étendre les dispositions prévues, aux nouveaux bureaux, selon la procédure habituelle des conventions, arrangements, avenants ou échanges de lettres.

C'est ainsi que la FRANCE, qui est liée à ses six voisins par des conventions sur les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, quelquefois depuis de nombreuses années, a conclu, ou renouvelé en les actualisant, des conventions notamment avec la REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE (18 avril 1958) la BELGIQUE (30 mars 1962) et l'ESPAGNE (7 juillet 1965)

De même, la REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE est également liée par des conventions avec ses voisins, et, notamment, avec la BELGIQUE (convention du 15 mai 1956 entrée en vigueur le 1er novembre 1960).

Les textes de toutes les conventions ne pouvant être donnés, seuls ceux des conventions citées ci-dessus, trouveront place dans la présente étude, à titre d'exemples, avec également le texte du 13ème arrangement entre la FRANCE et la BELGIQUE concernant le bureau de RECKEM, qui donne un exemple de la procédure suivie.

Toutes ces conventions fixent un certain nombre de principes et, si elles sont élaborées sur des bases très voisines, elles diffèrent, parfois, par la rédaction plus ou moins complète et précise de leurs articles.

Une analyse détaillée étant hors de propos, on peut remarquer toutefois qu'elles traitent très peu des problèmes d'installation des bureaux, pour faire une large place aux modalités de leur fonctionnement.

L'étude se bornera à faire apparaître les éventuelles difficultés, le thème de la mission étant de donner aux pays du projet TEM, des informations sur les problèmes juridiques qui peuvent naître de l'installation des bureaux d'autoroute, et l'accent ne sera mis que sur des points au sujet desquels, et pour des raisons diverses, se sont manifestées, ou pourraient se manifester, des divergences de vues.

Il faut toutefois souligner que le cadre juridique dans lequel se situe le fonctionnement des bureaux à contrôle nationaux juxtaposés, sur autoroute notamment, demeure souple, en raison du caractère bilatéral et contractuel des actes diplomatiques qui le définissent, et qui ménagent de larges possibilités de concertation, autorisant une interprétation nuancée de la plupart des dispositions qu'ils contiennent.

1 LA JUXTAPOSITION DES CONTROLES

Les accords bilatéraux, et notamment ceux dont les textes sont donnés à titre d'exemples, traitent donc de la juxtaposition des contrôles.

Cette juxtaposition des contrôles a pour objet d'autoriser les Administrations de Douane et de Police de deux Etats limitrophes, à exercer le contrôle de la circulation transfrontière dans les emprises d'un même bureau. Il y a là une notion globale mais aussi des notions plus fragmentaires, qui découlent de la première, et qui concernent les contrôles, la zone, les agents, points sur lesquels les conventions sont en général très détaillées.

1-1 Si tous les pays concernés ont donné leur adhésion au principe de la juxtaposition des contrôles, il faut constater qu'ils ne donnent pas toujours le même sens, et surtout la même portée, aux termes utilisés, pour en arriver, en fait, à des notions divergentes, qui se traduisent, dans la pratique, par des positions sensiblement différentes, aussi bien pour ce qui a trait à la conception même des bureaux et de leurs

installations, que pour ce qui concerne les conditions d'exercice des contrôles et leurs conséquences.

Le terme juxtaposition peut être défini comme "la situation d'une chose à côté d'une autre, sans rien qui sépare mais également sans rien qui rapproche".

Il dépendra donc beaucoup, et même essentiellement, de la manière dont ce terme sera, en fait, ressenti, par les Etats en cause, soit pour lui donner un sens large, avec comme conséquence, une conception très souple, se traduisant par une interpénétration des services des pays voisins, soit, au contraire, un sens restrictif, se matérialisant par une différenciation complète des services, qui n'auront par suite aucun contact entre eux, et agiront isolément les uns des autres.

C'est en suivant la première de ces conceptions qu'ont été déterminées les normes générales exposées au chapitre C, tout en faisant allusion à la seconde et à ses conséquences (cf 3-3-1, 3-6-3-1 et 3-7).

1-2 On n'y reviendra donc pas, mais il convenait d'insister tout particulièrement sur ce point d'importance capitale, puisqu'il peut avoir des incidences très lourdes sur la mise en place du projet TEM et sa finalité, par les investissements nettement plus coûteux - en fait doublés - qu'impose éventuellement la seconde conception. et le défaut qu'elle présente de ne pas atteindre un des objectifs recherchés, à savoir la rapidité de l'écoulement du trafic, deux temps d'arrêt devant être marqués.

1-3 Il faut constater, par ailleurs, que cette même prise de position restrictive a également des conséquences sur les notions "fragmentaires" dont il a été question ci-dessus (cf D-1) et, notamment, sur celles ayant trait aux "contrôles" et à la "zone".

Il convient au préalable de définir nettement ces deux mots.

Aux termes des accords, on entend par "contrôles", l'application, ou l'exécution, de toutes les mesures légales et réglementaires des parties contractantes, concernant le franchissement de la frontière par les personnes, ainsi que l'entrée, la sortie et le transit des bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens.

On entend, par ailleurs, par "zone", aux termes des accords, la partie du territoire d'un Etat, dit "Etat de séjour", où les agents de l'Etat voisin, dit "Etat limitrophe", sont autorisés à exercer leurs contrôles, la consistance et l'étendue de cette zone étant déterminée et fixée d'un commun accord entre les Etats concernés.

Il est évident, en ce qui concerne le premier point, que tout est différent de ce qui a été décrit au chapitre C, que chacun se trouve "chez soi", dans son propre secteur privatif, sans aucune interpénétration des services du pays voisin, que "l'ordre des contrôles" ne peut plus à priori, se poser de question, et cela quelle que soit la situation du bureau (à cheval sur la frontière ou implanté dans le territoire d'un seul Etat), puisque chacun intervient et ne peut intervenir qu'à son tour.

Mais il n'en demeure pas moins que la "notion de zone" revêtira une grande importance, surtout si le bureau est établi dans le territoire d'un seul Etat.

Il y a effectivement, dans ce cas, et obligatoirement, une partie du territoire de cet Etat qui, bien qu'en faisant toujours partie intégrante, bénéficie, en fait, d'un genre "d'extra-territorialité" (tout au moins en apparence car, pour diverses raisons, la discussion peut être ouverte, notamment pour les interventions sur la route reliant la plate-forme au territoire de l'Etat voisin).

1-4 Il peut donc y avoir là un problème, si l'on tient compte du fait que, pour tout bureau à contrôles nationaux juxtaposés, doit être déterminée son appellation, qui sera fonction du nom de la commune ou de la localité à laquelle sera rattaché le bureau en question (et cela d'une manière purement fictive puisque ledit bureau est, en fait, installé sur le territoire de l'Etat voisin ou "limitrophe"), qui déterminera quelle législation est applicable à titre général et, plus spécialement, à une infraction éventuellement constatée, et quel Tribunal est compétent pour en connaître, ou même, plus simplement, le régime tarifaire douanier, auquel il convient de soumettre la marchandise présentée.

En effet, les conventions indiquent qu'une infraction commise dans la zone, et ayant trait aux contrôles, sera réputée avoir été commise dans la Commune ou la localité la plus proche du bureau situé sur le territoire de l'Etat voisin, et nommément désigné.

Il importe donc que les Parties contractantes acceptent cette notion de l'abandon partiel de leur souveraineté entière et totale sur une partie de leur territoire.

1-5 Il en sera d'ailleurs de même si les Parties contractantes se rallient à la notion de zone, non plus "privative", mais "commune", c'est-à-dire, en fait, à l'hypothèse dans laquelle a été située l'étude et qui, rappelons-le, permet aux agents des deux Etats d'intervenir indifféremment sur telle ou telle partie de la plate-forme douanière, dès l'instant que l'ordre des contrôles, qui prend alors une importance primordiale, a été strictement observé dans les conditions indiquées plus haut (voir C 3-4).

1-6 Ce point prend une importance particulière en matière de droit d'arrestation par exemple, qui apparaît comme un aboutissement éventuel normal de l'exercice des contrôles de police ou de douane.

Il semble, en effet, a priori normal qu'un individu recherché pour affaire de droit commun notamment, ou s'étant rendu coupable d'une infraction douanière qualifiée de délit, puisse être mis en état d'arrestation. Mais il n'en est pas toujours ainsi.

1-6-1 Il faut signaler, en effet, que la législation pénale interne d'un pays s'oppose quelquefois à ce que ce droit soit exercé par d'autres que les fonctionnaires de ses Administrations nationales. C'est ainsi que le droit interne en République fédérale d'Allemagne prévoit que seuls les fonctionnaires de ce pays peuvent procéder à des arrestations sur son territoire. C'est la raison pour laquelle la convention du 18 avril 1958, publiée en FRANCE par décret du 26 octobre 1960, indique en son article 6, en faisant application du principe de la réciprocité, que les agents de l'Etat limitrophe (c'est-à-dire aussi bien les fonctionnaires français exerçant dans un bureau établi en République fédérale d'Allemagne, que les fonctionnaires de ce dernier pays exerçant dans un bureau établi en FRANCE, ne sont pas habilités à procéder à des arrestations dans la "zone"). On trouve des dispositions semblables dans la convention entre la Belgique et la République fédérale d'Allemagne.

1-6-2 Le texte même de la convention peut constituer également une cause de difficulté. C'est ainsi que la convention franco-espagnole indique, en son article 4, que "les agents de l'Etat limitrophe ne peuvent appréhender dans la zone, ni emmener sur leur territoire, des personnes qui ne se rendent pas dans ledit Etat, sauf si elles enfreignent dans la zone les prescriptions légales réglementaires ou administratives de l'Etat limitrophe relatives au contrôle douanier". Il est certain que le simple fait d'avoir ajouté l'adjectif douanier peut réduire

considérablement la portée du "droit d'arrestation", qui est pourtant contrairement à ce qui est signalé au paragraphe précédent, prévu et reconnu.

1-7 Mais, à ce sujet, il convient de souligner l'importance et l'opportunité des autres dispositions des conventions, qui traitent des pouvoirs et du statut des agents dans la zone, ainsi que celles qui font état de la collaboration active, voire de l'assistance éventuelle, qui doit s'instaurer entre les fonctionnaires des Etats en présence.

1-8 Mais, en tout état de cause, que nous nous placions dans l'hypothèse de la "zone privative" ou dans celle de la "zone commune", une source de difficultés peut encore apparaître si une définition précise d'un autre terme, habituel dans les conventions: les "agents" n'est pas retenue.

On doit, toujours aux termes des Accords actuellement en vigueur, entendre par "agents", les personnes appartenant aux administrations chargées des contrôles, et qui exercent leurs fonctions dans la zone (rédaction des conventions FRANCE-BELGIQUE et BELGIQUE-REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE) ou dans les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés (rédaction de la convention franco-espagnole) ou encore les fonctionnaires, employés et ouvriers exerçant leurs fonctions dans les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés (rédaction de la convention FRANCE-REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE).

On peut donc conclure du rapprochement de la définition des "contrôles" et de celle donnée ci-dessus des "agents", que les contrôles doivent être confiés aux fonctionnaires de la police (ou aux représentants qualifiés des Etats pour contrôler la circulation transfrontière des personnes) et à ceux de la Douane pour ce qui concerne le reste.

Bien que cela n'ait pas été, jusqu'à présent, une source de difficultés particulières, même si dans un souci de clarté et de précision, des indications complémentaires ont été apportées sur certains points, il semble opportun de tenter, dans un texte nouveau, de lever toute ambiguïté, même non apparente, pour éviter toute possibilité de contestation.

Si l'on se maintient, en effet, dans l'esprit du rapprochement de la définition concernant les "agents" (il doit s'agir de fonctionnaires - ils doivent appartenir aux administrations chargées des contrôles et exercer leurs fonctions dans la zone) - et de celle des "contrôles" donnée ci-dessus. il faudrait, semble-t-il, admettre une définition

plus claire de la notion de contrôle d'abord, en prévoyant explicitement, dans la convention-cadre, que le contrôle purement douanier peut être complété par d'autres interventions qui s'y rattachent d'une manière plus ou moins directe (notamment celles des vétérinaires ou des agents phytosanitaires, des conservateurs de musée pour les oeuvres d'art par exemple), ou même qui ne lui sont pas liées directement (contrôles des transports internationaux notamment, assurés en REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE, par exemple, par les fonctionnaires de l'Office fédéral des Transports de marchandises à grande distance et, en France, par les agents du Ministère de l'Equipeement ou autre), mais qui s'inscrivent dans le cadre général de l'application des dispositions légales ou réglementaires des Etats.

Par voie de conséquence, il faudrait aussi admettre une définition allant dans le même sens de la recherche de la clarté, pour ce qui concerne la notion "d'agents", en prévoyant que des fonctionnaires ou assimilés, non attachés d'une manière permanente à un bureau à contrôles nationaux juxtaposés, peuvent exercer occasionnellement dans la zone, dès l'instant qu'ils ont été chargés par les Autorités de leur pays (ou habilités à) d'intervenir dans la zone, en vertu des mêmes dispositions légales réglementaires et administratives internes des pays concernés.

1-8-1 Il ne semble, par contre, pas utile de revenir spécialement sur ce qui est souligné ci-dessus en 1-7, ayant trait aux pouvoirs et au statut des "agents" dans la "zone", les dispositions prévues dans les conventions paraissant suffisamment précises et claires. Il ne peut, à priori, se poser qu'un problème de présentation ou de rédaction, car s'il convient de reprendre, dans les textes, des dispositions de ce genre, elles découlent de la pure logique et ne peuvent, semble-t-il, donner lieu à contestation.

L'autorisation du port de l'uniforme national par exemple, et des armes qui l'accompagnent habituellement, s'inscrit dans cette même ligne, la réserve expresse de l'usage de ces armes dans les seuls cas de légitime défense, devant toutefois être spécialement prévue.

1-9 Par ailleurs, tout ce qui concerne le refoulement possible de personnes ou de marchandises vers le pays "de sortie" doit être explicitement exprimé.

1-10 Mais il demeure encore un point qu'il est important de souligner tout particulièrement:

Les contrôles ne peuvent s'exercer que sur les personnes notamment qui se rendent dans le pays voisin, et elles doivent manifester clairement leur intention de le faire. Cette intention se manifestera nettement quand elles se présenteront aux aubettes de tourisme, où les contrôles seront opérés mais, aussi longtemps que ce geste n'aura pas été accompli, elles ne pourront pas être interpellées et contrôlées sauf, évidemment, pour des questions de police générale de la plateforme douanière (maintien de l'ordre public ou police du stationnement). Elles auront donc la possibilité de circuler librement sur la plateforme pour se rendre au bureau de douane, en vue d'obtenir un renseignement par exemple. Il y a donc le risque de voir des personnes fréquenter les installations, alors qu'elles n'ont aucunement l'intention de se rendre dans le territoire de l'Etat voisin et le risque sera d'autant plus important que l'on aura implanté sur la plate-forme douanière des installations autres que celles destinées aux contrôles, telles que restaurants, comptoirs de banque, offices de tourisme, etc.

C'est la raison pour laquelle, et selon les motifs indiqués en C 3-7, la recommandation a été formulée d'observer une grande prudence dans ce domaine.

Il est possible que cette recommandation ait, peut-être choqué, surtout si l'on considère que la tendance actuelle irait plutôt dans un sens opposé (voir notamment les réalisations faites dans certains bureaux donnés ci-dessus au chapitre B), mais il a semblé nécessaire d'exprimer cette opinion, uniquement inspirée par le souci de conserver aux contrôles leur caractère prioritaire, en éliminant, au maximum, toutes les raisons susceptibles de compromettre leur efficacité.

Il est vrai que des mesures spéciales de surveillance peuvent être prises (cf paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention entre la BELGIQUE et la REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE par exemple) à l'égard des personnes qui ne se rendent que momentanément dans la zone, mais il n'en demeure pas moins, de l'avis du consultant tout au moins, que cela peut constituer une cause de perturbation qu'on ne peut négliger de citer.

*

*

*

Compte tenu de ce qui précède, il semble donc que les dispositions suivantes pourraient être examinées, pour l'établissement des conventions-cadres à intervenir entre les pays du projet TEM.

Ces conventions qui, en principe, si l'on s'en tient à l'esquisse du tracé retenu, ne devraient, le plus souvent, concerner que deux points de passage au maximum pour certains pays, pourraient, dès le départ, être aussi complètes que possible et régler in globo tous les points.

Mais il paraît préférable de prévoir la création et la mise en place d'une Commission mixte, ou d'un Organisme paritaire, de composition à déterminer, chargé de l'examen et de la recherche de solutions des problèmes d'ordre local ou autre qui pourraient éventuellement être soulevés, et également du problème du financement des infrastructures et des constructions, ainsi que du paiement éventuel de redevances d'utilisation, qui n'a pas été abordé dans la présente étude, dont le cadre ne prévoyait pas l'examen.

*

*

*

Bulletin fédéral des Douanes (Bundeszollblatt)

CONVENTION

entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume de Belgique
relative à la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés,
aux contrôles des trains en cours de route
et à la désignation de gares communes et d'échange,
pour le trafic par la frontière germano-belge,
signée à Bruxelles, le 15 mai 1956

LE PRESIDENT
DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

et

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES

DESIREUX de régler les relations réciproques entre les deux Etats en vue de faciliter le franchissement de la frontière commune par la voie ferrée et par la route,

SONT CONVENUS de conclure une Convention et ont désigné à cet effet comme Plénipotentiaires :

Le Président de la République Fédérale d'Allemagne :

Son Excellence Monsieur Carl Friedrich Ophüls,
Ambassadeur de la République Fédérale d'Allemagne;

Sa Majesté le Roi des Belges :

Son Excellence Monsieur Paul-Henri Spaak,
Ministre des Affaires Etrangères,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions qui suivent :

PARTIE I

Dispositions Générales

Article 1er

1) Les deux Etats faciliteront, dans le cadre de la présente Convention, le franchissement de leur frontière commune, par la voie ferrée et par la route.

2) Aux fins prévues au paragraphe 1er:

- a) ils créeront des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés dans les gares ou à proximité immédiate de la frontière sur des routes;
- b) ils permettront les contrôles des trains en cours de route sur des parcours déterminés;

- c) ils désigneront des gares communes ou d'échange pour le trafic ferroviaire;
- d) ils autoriseront à exercer leurs fonctions sur le territoire de l'autre Etat, les agents des administrations de chacun des deux Etats chargés des contrôles dans les cas visés sous les lettres a et b et le personnel des administrations ferroviaires de chacun des deux Etats dans les cas visés sous les lettres a, b et c.

3) Les Ministres compétents des deux Etats détermineront de commun accord dans quels cas et dans quelle mesure les contrôles de l'un des Etats s'effectueront sur le territoire de l'autre Etat et dans quels cas des gares seront désignées conformément au paragraphe 2, lettre c.

Les arrangements concernant la création, le déplacement ou la suppression des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, la détermination des parcours sur lesquels les trains peuvent être contrôlés en cours de route et la délimitation de la zone conformément à l'article 3, ainsi que les arrangements concernant la désignation des gares communes ou d'échange pour le trafic ferroviaire seront confirmés et deviendront effectifs par l'échange de notes par la voie diplomatique.

Article 2

Aux fins de la présente Convention, on entend par

- 1) "contrôles", l'exécution de toutes les mesures prévues par les prescriptions légales et réglementaires des deux pays et applicables aux personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens franchissant la frontière dans l'un ou l'autre sens;
- 2) "zone", la partie déterminée de l'un des pays et le train en cours de route, où les agents du pays limitrophe sont autorisés à exercer les contrôles;
- 3) "pays de séjour", les pays sur le territoire duquel se trouve la zone :
"pays limitrophe", l'autre pays;
- 4) "agents", les personnes appartenant aux administrations chargées des contrôles et qui exercent leurs fonctions dans la zone (en ce qui concerne le personnel des administrations ferroviaires, voir partie IV de la présente Convention);
- 5) "bureaux", les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés des deux pays, qui se trouvent dans la zone.

Article 3

La zone comprend :

1) en ce qui concerne le trafic ferroviaire :

A. s'il s'agit des contrôles aux bureaux :

- a) un secteur déterminé de la gare et de ses dépendances;
- b) les trains de voyageurs ou de marchandises et une partie déterminée des voies sur lesquelles ces trains stationnent, pendant toute la durée des contrôles;
- c) une partie déterminée des quais et des voies qui sont situés de part et d'autre des trains à l'arrêt;
- d) les trains de voyageurs et de marchandises entre la gare et la frontière du pays limitrophe;

B. s'il s'agit des contrôles d'un train en cours de route, le train sur un parcours déterminé et, éventuellement, un secteur déterminé de la gare où commence ce parcours et de la gare où il prend fin;

2) en ce qui concerne le trafic routier, pour lequel la zone doit s'étendre jusqu'à la frontière :

- a) une portion de la route;
- b) éventuellement, une partie des bâtiments de service et de leurs annexes.

Article 4

Les prescriptions légales et réglementaires du pays limitrophe relatives aux contrôles sont applicables dans la zone, conformément aux dispositions de la présente Convention, telles qu'elles sont applicables dans la commune à désigner à cet effet par le Gouvernement dudit pays. Les infractions auxdites prescriptions, commises sur le territoire du pays de séjour sont réputées commises sur le territoire du pays limitrophe dans cette commune.

Article 5

La présente Convention ne préjudice pas aux pouvoirs des autorités du pays de séjour quant au droit de maintenir l'ordre public dans la zone et de poursuivre les faits punissables commis dans la zone et qui ne constituent pas des infractions aux prescriptions légales et réglementaires relatives aux contrôles.

Article 6

1) Lorsqu'une personne est surprise dans la zone à commettre un fait punissable visé à l'article 5, elle peut être mise en état d'arrestation par les autorités du pays de séjour dans les conditions prévues par les lois de ce pays.

2) L'arrestation est toutefois subordonnée au consentement des agents du pays limitrophe si le fait est commis pendant que ces agents procèdent aux contrôles ou alors que l'intéressé est, en vertu de l'article 9, paragraphe 1er, appréhendé par eux et maintenu en détention en vue de son transfert dans le pays limitrophe.

Article 7

1) Pour les contrôles dans la zone, les opérations du pays de sortie sont effectuées avant les opérations correspondantes du pays d'entrée.

2) A partir du moment où les agents du pays d'entrée ont commencé leurs opérations :

- a) les prescriptions légales et réglementaires du pays d'entrée relatives aux contrôles deviennent applicables;
- b) si le pays limitrophe est le pays de sortie, les agents correspondants de ce pays ne peuvent plus contrôler les personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens;
- c) si le pays de séjour est le pays de sortie, les agents correspondants de ce pays ne peuvent plus reprendre les contrôles des personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens qu'ils ont libérés, si ce n'est dans des cas dûment justifiés et moyennant l'accord des autorités locales compétentes du pays d'entrée.

3) Avant la fin des contrôles de sortie du pays limitrophe, les autorités du pays de séjour ne sont pas autorisées dans la zone à appréhender des personnes ni à saisir des bagages, marchandises, véhicules et autres biens qui sont soumis auxdits contrôles

4) Après le commencement des contrôles d'entrée du pays limitrophe, les autorités du pays de séjour ne sont plus autorisées dans la zone à appréhender des personnes ni à saisir des bagages, marchandises, véhicules et autres biens, qui sont soumis auxdits contrôles, si les agents du pays limitrophe l'ont déjà fait.

Article 8

1) En ce qui concerne le trafic routier, les autorités du pays de séjour ne peuvent appréhender ni refouler les personnes qui, venant du pays limitrophe, ne se rendent que momentanément dans la zone auprès des bureaux de ce dernier pays pour des motifs autres que le franchissement de la frontière.

2) Les autorités du pays de séjour peuvent prendre des mesures spéciales de surveillance à l'égard des personnes visées au paragraphe 1er.

Article 9

1) Les agents du pays limitrophe sont autorisés, dans le cadre de la présente Convention, à exécuter dans la zone toutes les opérations relatives aux contrôles prévues par les prescriptions légales et réglementaires dudit pays comme sur leur propre territoire. En particulier, ils sont autorisés à constater des infractions, à effectuer des saisies, à consentir des transactions sur les infractions constatées et à retenir les bagages, marchandises, véhicules et autres biens en garantie des redevabilités et amendes. Ils peuvent également arrêter des personnes qui commettent des infractions aux prescriptions relatives au franchissement de la frontière ou qui sont recherchées par les autorités compétentes du pays limitrophe, procéder à des refoulements et transférer les personnes appréhendées dans le pays limitrophe. Le transfert dans le pays limitrophe, qui doit avoir lieu dans le plus bref délai, peut se faire aussi par des trains qui ne sont pas soumis aux contrôles en cours de route.

2) Ils peuvent transférer sur le territoire du pays limitrophe les fonds provenant de la perception de droits de douane ou autres impôts, de rétributions ou d'amendes, ainsi que les bagages, marchandises, véhicules et autres biens consignés, retenus ou saisis.

3) Les agents du pays limitrophe peuvent vendre sur le territoire du pays de séjour les bagages, marchandises et véhicules qu'ils y ont retenu ou saisis. Ils peuvent transférer librement le produit de la vente dans le pays limitrophe. En cas de vente, les prescriptions légales et réglementaires en matière d'importation ou de transit en vigueur dans le pays de séjour sont applicables aux bagages, marchandises et véhicules venant du pays limitrophe et qui ne sont pas réintroduits immédiatement dans ce pays.

Article 10

Les agents du pays limitrophe ne sont pas autorisés à appréhender ou à arrêter les ressortissants du pays de séjour, ni à les refouler sur le territoire du pays limitrophe. Toutefois, ils peuvent les conduire à leur bureau situé dans le pays de séjour, ou, à défaut d'un tel bureau, devant l'autorité correspondante du pays de séjour, pour la rédaction de l'acte contraventionnel. Un agent du pays de séjour doit être présent lors de la rédaction de cet acte.

Article 11

1) Les bagages, marchandises, véhicules et autres biens venant du pays limitrophe qui, avant les contrôles dudit pays, sont sortis de la zone, doivent être saisis par les agents du pays de séjour et remis aux agents du pays limitrophe :

- a) lorsque la découverte est faite à la suite d'indications des agents du pays limitrophe;
- b) lorsque le fait est punissable dans le pays limitrophe, sans être punissable dans le pays de séjour;
- c) lorsqu'il s'agit de biens dont la sortie du pays limitrophe est de nature à occasionner un préjudice considérable audit pays.

2) Les Ministres compétents des deux Etats détermineront périodiquement, de commun accord et en tenant compte du danger particulier de fraude, les biens auxquels seront appliquées les dispositions du paragraphe 1er, lettre c).

Article 12

Le retour dans le pays de sortie ne peut être refusé aux personnes refoulées par les agents du pays d'entrée.

Article 13

1) Pour l'exercice de leurs fonctions dans la zone, les agents des deux pays se prêtent assistance, dans la mesure du possible, en particulier pour prévenir et pour rechercher les infractions aux prescriptions légales et réglementaires relatives au franchissement de la frontière. A cet effet, ils se communiquent aussi rapidement que possible des renseignements qui présentent un intérêt pour l'exécution du service.

2) Les dispositions du paragraphe 1er ne préjudicient pas aux prescriptions légales et réglementaires de droit interne subordonnant éventuellement la communication des renseignements à une autorisation d'autres autorités.

PARTIE II

Agents

Article 14

Les autorités du pays de séjour accordent aux agents du pays limitrophe, à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de la présente Convention, les mêmes protection et assistance qu'aux agents correspondants de leur propre pays.

Article 15

1) En cas d'infraction commise dans la zone contre les agents du pays limitrophe dans l'exercice de leurs fonctions, il est fait application des dispositions pénales qui répriment le fait similaire commis contre les agents du pays de séjour affectés à un service correspondant.

2) Lorsque dans le cadre de la présente Convention un agent du pays limitrophe a, dans l'exercice de ses fonctions, commis un dommage sur le territoire du pays de séjour au préjudice d'un ressortissant du pays de séjour, l'Etat ou l'autorité publique dont l'agent relève est tenu à la réparation du dommage dans les conditions où il le serait si le dommage avait été commis sur le territoire du pays limitrophe au préjudice d'un ressortissant dudit pays.

Article 16

1) Les agents du pays limitrophe qui, en application de la présente Convention, sont appelés à exercer leurs fonctions sur le territoire du pays de séjour, sont dispensés des formalités de passeport et de visa.

2) Ils sont autorisés à franchir la frontière sur simple justification de leur nationalité, de leur identité, de leur qualité et de la nature de leurs fonctions par la production d'une pièce officielle, pour se rendre à l'endroit où ils doivent exercer leurs fonctions.

Article 17

1) Les agents du pays limitrophe, qui en application de la présente Convention, sont appelés à exercer leurs fonctions sur le territoire du pays de séjour, peuvent porter l'uniforme national ou un signe distinctif apparent.

2) Ils sont autorisés à porter leurs armes réglementaires, mais ne peuvent en faire usage qu'en cas de légitime défense.

Article 18

1) Les agents du pays limitrophe qui, en application de la présente Convention, sont appelés à exercer leurs fonctions sur le territoire du pays de séjour sont, dans le domaine du droit public, exempts de charges personnelles.

2) Les agents du pays limitrophe sont considérés comme n'ayant pas transféré leur domicile fiscal sur le territoire de l'autre pays, lorsque leur séjour sur ce territoire est justifié uniquement par l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de la présente Convention. Ils sont, dans les mêmes conditions, exempts dans le pays de séjour de tous impôts directs en ce qui concerne leurs rémunérations officielles.

3) Si un agent du pays limitrophe, appelé à exercer ses fonctions sur le territoire du pays de séjour, en application de la présente Convention, subit un dommage résultant d'un accident survenu en service ou à l'occasion du service et dont l'administration ferroviaire de ce dernier pays est responsable, l'administration ferroviaire du pays limitrophe prend en charge le paiement des indemnités dues par l'administration ferroviaire du pays de séjour, sans exercer de recours contre cette dernière administration.

Article 19

1) Le statut administratif des agents du pays limitrophe est régi par les prescriptions légales et réglementaires de leur pays.

2) Les infractions commises par les agents du pays limitrophe sur le territoire du pays de séjour sont immédiatement signalées à leurs supérieurs.

Article 20

1) Les objets nécessaires à l'exécution du service et les objets personnels, y compris les vivres, dont les agents du pays limitrophe ont besoin à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions dans le pays de séjour et qu'ils emportent quand ils se rendent à leur service sur le territoire de ce dernier pays ou en reviennent sont importés et réexportés en franchise de tous droits et taxes, sur simple déclaration verbale et sans constitution de garantie. Il en est de même des véhicules de service et des véhicules personnels, dont les agents se servent pour l'exercice de leurs fonctions.

2) A moins qu'il n'en soit disposé autrement de commun accord par les administrations compétentes, les interdictions et restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas aux objets visés au paragraphe 1er.

3) Les administrations compétentes déterminent de commun accord les mesures de surveillance jugées nécessaires.

Article 21

1) Les administrations compétentes du pays limitrophe communiquent aux administrations compétentes du pays de séjour l'effectif maximum des agents qu'elles désirent employer normalement dans la zone. Elles peuvent, en cas de nécessité, employer un plus grand nombre d'agents. Lorsque les administrations compétentes du pays de séjour le demandent, les deux administrations négocieront au sujet du nombre d'agents du pays limitrophe exerçant dans la zone.

2) Les administrations compétentes du pays de séjour peuvent, par une demande motivée, exiger que des agents du pays limitrophe qui exercent leurs fonctions sur le territoire du pays de séjour soient rappelés.

PARTIE III

Bureaux

Article 22

Les deux Etats s'efforcent d'harmoniser les heures d'ouverture et les attributions des bureaux.

Article 23

1) Les administrations compétentes déterminent de commun accord :

- a) les locaux qui sont nécessaires pour les bureaux du pays limitrophe, ainsi que les indemnités à payer pour ces locaux, notamment pour loyers, éclairage, chauffage et nettoyage;
- b) les compartiments qui sont à réserver aux agents chargés des contrôles des trains en cours de route.

2) Si l'administration ferroviaire du pays limitrophe doit, en vertu de la législation de ce pays, fournir des locaux aux autorités chargées des contrôles et effectuer à leur profit d'autres prestations, l'administration ferroviaire du pays de séjour est tenue de donner suite, contre rétribution, à une demande de l'espèce émanant de l'administration ferroviaire du pays limitrophe.

Article 24

Les locaux affectés aux bureaux du pays limitrophe peuvent être désignés à l'extérieur par une inscription et un écusson aux couleurs nationales dudit pays.

Article 25

Dans les locaux qui sont mis à leur disposition exclusive, les agents du pays limitrophe ont le droit de maintenir l'ordre et d'expulser les personnes qui le troublent.

Article 26

1) Le matériel, le mobilier et les autres objets, nécessaires au fonctionnement des bureaux du pays limitrophe situés dans le pays de séjour sont importés et réexportés en franchise de tous droits et taxes et sans constitution de garantie, sous réserve de leur déclaration régulière.

2) A moins qu'il n'en soit disposé autrement de commun accord par les administrations compétentes, les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas aux objets visés au paragraphe 1er.

Article 27

1) Les lignes téléphoniques et télégraphiques (y compris les téléscripteurs) nécessaires au fonctionnement des bureaux du pays limitrophe situés dans le pays de séjour peuvent être prolongées sur le territoire de ce dernier pays, en vue de permettre des communications directes avec ces bureaux.

2) Les Gouvernements des deux Etats s'engagent à accorder, aux mêmes fins et dans la mesure du possible, toutes facilités en ce qui concerne l'utilisation d'autres moyens de télécommunication.

3) Les administrations compétentes des deux Etats prendront de commun accord les mesures nécessaires en vue de l'application des paragraphes 1er et 2.

Article 28

Les lettres, colis et valeurs qui sont expédiés par les bureaux du pays limitrophe ou qui leur sont destinés, peuvent être transportés par les agents de ce dernier pays sans intervention de l'administration postale ou de l'administration ferroviaire et en franchise de port, pour autant que ces envois portent le cachet des services expéditeurs.

Article 29

Les personnes du pays limitrophe peuvent accomplir aux offices de douane de ce pays situés dans le pays de séjour toutes les formalités relatives aux contrôles comme dans le pays limitrophe même.

Article 30

1) L'article 29 est notamment applicable à des personnes du pays limitrophe qui exercent professionnellement l'activité visée par ledit article. En ce qui concerne l'exercice de cette activité, lesdites personnes sont soumises aux prescriptions légales et réglementaires régissant la matière dans le pays limitrophe, et non à celles du pays de séjour. Les prescriptions ainsi fournies sont, pour ce qui est de la taxe sur le chiffre d'affaires (en Belgique la taxe de transmission et les impôts connexes),

considérées comme des prestations fournies exclusivement dans le pays limitrophe. Le présent paragraphe ne vise pas la perception des impôts directs (impôts sur les revenus, impôts sur la fortune, etc.).

2) Les personnes visées au paragraphe 1er peuvent, pour l'exercice de leur activité auprès des offices des douanes du pays limitrophe situés dans le pays de séjour, employer indifféremment du personnel belge et allemand. Les prescriptions légales et réglementaires du pays de séjour régissant l'emploi de travailleurs étrangers, ne sont pas applicables dans ce cas.

3) Les prescriptions générales du pays de séjour sont applicables pour le franchissement de la frontière et pour le séjour audit pays. Les facilités compatibles avec ces dispositions doivent être accordées.

PARTIE IV

Dispositions particulières applicables au trafic ferroviaire

Article 31

1) Les administrations ferroviaires des deux Etats déterminent de commun accord les modalités d'organisation et d'exploitation des gares communes et d'échange ainsi que le mode de répartition des dépenses de construction, d'aménagement, de renouvellement, d'entretien et d'exploitation de ces gares.

2) Les dispositions des articles 14 à 21 et 24 à 28 sont applicables au personnel et aux services des administrations ferroviaires de l'un des pays qui, sur le territoire de l'autre pays, exercent leurs fonctions dans des gares où s'effectuant des contrôles juxtaposés ou dans des gares communes ou d'échange ou dans des trains entre ces gares et la frontière.

Article 32

Des facilités seront accordées pour le transfert des fonds provenant des frais de transport ou autres frais assimilés encaissés par le personnel de l'administration ferroviaire de l'un des pays fonctionnant sur le territoire de l'autre pays.

Article 33

1) Le personnel de l'administration ferroviaire de l'un des pays peut, pour autant qu'il y soit autorisé par la législation de son pays, prendre les mesures propres à maintenir l'ordre et la sécurité dans les trains entre la frontière et la gare commune ou d'échange située sur le territoire de l'autre pays. Les infractions aux prescriptions concernant le maintien de l'ordre et de la sécurité, commises dans ces trains, sont signalées au service compétent de la gare de l'autre pays, pour y donner la suite nécessaire.

2) Le personnel visé au paragraphe 1er ne peut, sur le parcours entre la frontière et la gare commune ou d'échange située dans l'autre pays, procéder à aucune arrestation. Toutefois, ledit personnel est autorisé à conduire les personnes qui se sont rendues coupables des infractions susvisées, à la gare la plus proche de l'autre pays, pour la rédaction de l'acte contraventionnel.

PARTIE V

Dispositions finales

Article 34

Les Ministres compétents des deux Etats déterminent de commun accord les mesures administratives nécessaires pour l'application de la présente Convention. Cette procédure n'exclut pas la voie diplomatique.

Article 35

Les Gouvernements des deux Etats peuvent, par simple échange de notes diplomatiques et sous réserve de l'approbation par le pouvoir législatif, pour autant que celle-ci soit requise par la législation nationale, convenir d'apporter à la présente Convention les modifications dont l'expérience aurait fait reconnaître l'opportunité.

Article 36

Il peut être mis fin à des mesures prises en exécution de l'article 1er, paragraphe 2, lettres a, b et c, soit de commun accord, soit à la requête de l'un des Etats. Dans ce dernier cas, l'Etat dont les services seront retransférés sur son territoire pourra réclamer un délai qui n'excédera pas douze mois à compter de la date de la requête.

Article 37

1) La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Bonn.

2) Elle entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra l'échange des instruments de ratification.

3) Elle prendra fin un an après la dénonciation par l'un des Etats.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires respectifs ont apposé leur signature au bas de la présente Convention et l'ont revêtue de leur sceau.

FAIT à Bruxelles, le 15 mai 1956, en double exemplaire original en langue allemande et française, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

signé : C.F. Ophüls

Pour le Royaume de Belgique :

signé : P.H. Spaak

Texte No 60-279 E. 051

Décret No 60-1159 du 26 octobre 1960

CONVENTION ET LEGISLATION, CONVENTIONS FRONTALIERES :
ALLEMAGNE

Décret portant publication de la convention entre la France et l'Allemagne relative aux bureaux de contrôle nationaux juxtaposés et aux gares communes ou d'échange à la frontière franco-allemande du 18 avril 1958.

Journal officiel du 5 novembre 1960, pp. 9940-9943

Bureaux de
contrôle nationaux
juxtaposés

Art. 1er - La Convention entre la France et l'Allemagne relative aux bureaux de contrôle nationaux juxtaposés et aux gares communes ou d'échange à la frontière franco-allemande, signée à Paris le 18 avril 1958, dont les instruments de ratification ont été échangés le 30 septembre 1960 à Bonn, sera publié au Journal officiel de la République française.

Art. 2 - Le Premier ministre et le Ministre des Affaires étrangères sont chargés de l'application du présent décret.

Convention franco-
allemande du
18 avril 1958

CONVENTION ENTRE LA REPUBLIQUE FRANCAISE
ET LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

relative aux bureaux de contrôle nationaux juxtaposés et aux gares communes ou d'échange à la frontière franco-allemande

Le Président de la République française,

Et le Président de la République fédérale d'Allemagne,

Animés du désir de faciliter le franchissement, par fer, par route et par voie navigable de la frontière entre les deux pays ont décidé de conclure une convention et nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

Le Président de la République française :

Son Excellence M. Louis Joxe, Ambassadeur de France, secrétaire général du Ministère des affaires étrangères;

Le Président de la République fédérale d'Allemagne :

Son Excellence le baron Vollrath von Maltzan, Ambassadeur de la République fédérale d'Allemagne,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenu des dispositions suivantes :

TITRE Ier

Dispositions générales

Art. 1er - 1. Les Parties contractantes prennent, dans le cadre de la présente Convention, les mesures nécessaires en vue d'accélérer le franchissement de la frontière par les voies ferroviaires, routières et navigables reliant les deux pays. .

Contrôles
juxtaposés dans :

- bureaux communs
de gares ferro-
viaires ou
routières;

- trains et ba-
teaux en marche

2. Elles peuvent, à cette fin :

a. Créer des bureaux de contrôle nationaux juxtaposés;

b. Instituer un contrôle dans les trains et les bateaux en marche, sur certains parcours déterminés;

c. Créer des gares ferroviaires communes ou d'échange;

d. Créer des gares routières communes à proximité de la frontière.

3. Ces bureaux et ces gares sont établis autant que possible, et en tenant compte notamment des intérêts économiques de chaque Partie contractante, en nombre égal de part et d'autre de la frontière.

4. Les ministres compétents conviennent d'un commun accord d'établir, de transférer, de modifier ou de supprimer :

a. Les bureaux de contrôles nationaux juxtaposés;

b. Les parcours sur lesquels des contrôles pourront être effectués en cours de route;

c. Les gares ferroviaires et routières communes.

5. Les arrangements visés au paragraphe 4 seront confirmés par échange de notes diplomatiques. Ils deviendront effectifs après l'accomplissement, le cas échéant, des formalités prévues par la législation de chaque Etat.

Art. 2 - Aux termes de la présente Convention, l'expression :

1. "Contrôle" désigne l'application de toutes les prescriptions légales et réglementaires des Parties contractantes concernant le franchissement de la frontière par les personnes, ainsi que l'entrée, la sortie et le transit des bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens.

2. "Etat de séjour" désigne l'Etat sur le territoire duquel sont établis les bureaux de contrôle nationaux juxtaposés, ainsi que d'autres services, notamment ceux des chemins de fer, ou sur le territoire duquel les agents de l'Etat limitrophe effectuent le contrôle.

3. "Etat limitrophe" désigne l'autre Etat.

4. "Zone" désigne la partie du territoire de l'Etat de séjour à l'intérieur de laquelle les agents de l'Etat limitrophe sont habilités à effectuer le contrôle.

5. "Agents" désigne les fonctionnaires, employés et ouvriers exerçant leurs fonctions dans les bureaux de contrôle nationaux juxtaposés et les services des chemins de fer.

6. "Bureaux" désigne les bureaux de contrôle nationaux juxtaposés.

Détermination
de zones d'action
communes

Art. 3 - La zone déterminée d'un commun accord entre les administrations intéressées comprend :

1. En ce qui concerne le trafic ferroviaire :
 - a. Un secteur de la gare et de ses installations;
 - b. Les trains de voyageurs et de marchandises, la section de voie sur laquelle stationnent ces trains pendant les opérations de contrôle ainsi que les portions de voies et de quais situés de part et d'autre des trains en stationnement;
 - c. Les trains de voyageurs et de marchandises sur le parcours compris entre la gare et la frontière commune;
 - d. Lorsque le contrôle est effectué dans un train en marche, ce train sur le parcours prévu et, en cas de besoin, d'un secteur où commence ce parcours et où il finit.

Concernent tra-
fics routier,
ferroviaire
et fluvial

2. En ce qui concerne le trafic routier, pour lequel la zone doit s'étendre jusqu'à la frontière :

- a. Un secteur de bureau;
- b. Des sections de la route et des quais;
- c. Eventuellement, des magasins et entrepôts.

3. En ce qui concerne la navigation fluviale :

- a. Un secteur de bureau;
- b. Des sections de la voie navigable ainsi que les installations riveraines et portuaires, y compris les appontements;
- c. Des magasins et entrepôts;
- d. La voie navigable entre la frontière et le bureau de contrôle;
- e. Lorsque le contrôle est effectué sur un bateau en marche, ce bateau ainsi que le bateau de contrôle convoyeur sur le parcours prévu.

Art. 4 - 1. Les prescriptions légales et réglementaires de l'Etat limitrophe relatives au contrôle sont applicables dans la zone comme elles le sont dans la commune à laquelle le bureau de l'Etat limitrophe est rattaché. Cette commune sera désignée par le gouvernement de cet Etat.

2. En cas d'infraction à ces prescriptions, commises dans la zone, les juridictions répressives de l'Etat limitrophe sont compétentes et statuent dans les mêmes conditions que si ces infractions avaient été commises dans la commune de rattachement.

Art. 5 - 1. Le contrôle du pays de sortie est effectué avant le contrôle du pays d'entrée. Le contrôle du pays d'entrée commence à partir du moment où les agents du pays de sortie ont libéré les personnes, bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens.

Modalités
d'exercice des
contrôles
communs

2. Les agents du pays de sortie ne peuvent plus contrôler les personnes, bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens qu'ils ont libérés lorsque les agents du pays d'entrée ont commencé leurs opérations de vérification.

3. Aussi longtemps que les agents de l'Etat limitrophe n'auront pas achevé leurs opérations de vérification à la sortie de leur territoire, les autorités de l'Etat de séjour ne sont pas autorisées, à l'intérieur de la zone, à arrêter des personnes ni à saisir des bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens qui sont soumis auxdites opérations.

4. Lorsque les agents de l'Etat limitrophe ont commencé leurs opérations de vérification, à l'entrée sur leur territoire, les autorités de l'Etat de séjour ne sont plus autorisées, sans l'assentiment desdits agents, à arrêter des personnes ni à saisir des bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens qui sont soumis auxdites opérations.

Art. 6 - 1. Les agents de l'Etat limitrophe sont autorisés à effectuer dans la zone toutes les opérations de contrôle prévues par les lois et règlements de cet Etat. Ils peuvent, en particulier, constater des infractions, et sans être habilités à procéder à des arrestations, mettre en demeure de rentrer dans l'Etat limitrophe et au besoin y reconduire les personnes qui ne sont pas munies des documents nécessaires pour quitter ce pays ou sont recherchées par les autorités de cet Etat en raison d'une activité délictueuse, ou qui ont contrevenu aux prescriptions relatives au contrôle. Ils peuvent également effectuer des saisies, consentir des transactions sur les infractions constatées ou saisir de ces infractions les juridictions compétentes de leur pays, retenir les bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens en garantie des droits et taxes dus ou des amendes encourues.

Pouvoirs des
agents de
l'Etat limi-
trophe

2. Les agents de l'Etat limitrophe peuvent transférer sur le territoire de leur Etat les sommes provenant des amendes, droits et taxes perçus, ainsi que les bagages, marchandises, véhicules, capitaux ou autres biens retenus en dépôt ou en garantie ou saisis. Il en est de même des sommes perçues dans l'Etat de séjour pour le compte de l'administration des chemins de fer de l'Etat limitrophe à raison du transport de personnes, de bagages et de marchandises.

3. Les agents de l'Etat limitrophe peuvent vendre dans l'Etat de séjour, sous réserve de l'observation des prescriptions légales de cet Etat, les bagages, marchandises, véhicules ou autres biens qu'ils ont retenu ou saisis. Ils peuvent transférer dans l'Etat limitrophe le produit de la vente.

Art. 7 - Les autorités de l'Etat de séjour sont chargées du maintien de l'ordre public dans la zone.

Procédure de
matière de
saisie .

Art. 8 - Les bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens en provenance de l'Etat limitrophe qui sont soustraits de la zone avant le contrôle sont, lorsqu'ils sont saisis par les agents de l'Etat de séjour, remis par priorité aux agents de l'Etat limitrophe. S'il est établi que les règlements d'exportation de l'Etat limitrophe n'ont pas été violés, ces objets doivent être remis aux agents de l'Etat de séjour.

Art. 9 - Les personnes qui n'ont pas obtenu l'autorisation d'entrée des agents de l'Etat d'entrée ne peuvent être empêchées de retourner dans l'Etat de sortie.

Collaboration
des agents des
deux Etats

Art. 10 - Les agents des deux Etats se prêtent, dans toute la mesure du possible, assistance pour l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de la présente convention, en particulier pour la prévention et la recherche des infractions aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur; ils se communiquent, soit spontanément, soit sur demande, tous renseignements qui présenteraient un intérêt pour l'exécution du service.

TITRE II

Du personnel

Statut des
agents de
l'Etat limi-
trophe

Art. 11 - 1. Les autorités de l'Etat de séjour accordent aux agents de l'Etat limitrophe, pour l'exercice de leurs fonctions, la même protection et assistance qu'à leurs propres agents.

2. Les crimes et délits commis dans la zone contre les agents de l'Etat limitrophe dans l'exercice de leurs fonctions sont

punis, conformément à la législation de l'Etat de séjour, comme s'ils avaient été commis contre les agents de l'Etat de séjour exerçant des fonctions analogues.

Art. 12 - 1. Les agents de l'Etat limitrophe, appelés, en application de la présente convention, à exercer leurs fonctions dans l'Etat de séjour, sont dispensés de l'obligation de passeport et de visa.

2. Ils sont autorisés à franchir et à se rendre au lieu de leur service sur justification de leur identité et de leur qualité par la production de pièces officielles.

Art. 13 - Les agents de l'Etat limitrophe appelés, en application de la présente convention, à exercer leurs fonctions dans l'Etat de séjour peuvent y porter leur uniforme national ou un signe distinctif apparent; ils peuvent porter leurs armes réglementaires, dont l'usage n'est toutefois autorisé qu'en cas de légitime défense.

Art. 14 - Les agents de l'Etat limitrophe qui, en application de la présente convention, sont appelés à exercer leurs fonctions dans l'Etat de séjour sont exempts, dans ce dernier Etat, de toutes prestations personnelles et de réquisitions.

Art. 15 - 1. Les agents de l'Etat limitrophe demeurent soumis, du point de vue statutaire et disciplinaire, aux dispositions légales de cet Etat.

2. Les crimes et délits qui seraient commis dans l'Etat de séjour par les agents de l'Etat limitrophe doivent être portés sans retard à la connaissance de l'autorité hiérarchique dont ils relèvent.

Franchise des
objets personnels
ou de service

Art. 16 - Les objets personnels ou de service, y compris les produits alimentaires dont les agents de l'Etat limitrophe ont besoin pour l'exécution de leur service dans l'Etat de séjour, sont admis en franchise de droits et taxes. Les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne leur sont pas applicables.

Importation
temporaire des
véhicules

Art. 17 - Les véhicules de service ou personnels importés temporairement dans l'Etat de séjour par les agents de l'Etat limitrophe pour l'exercice de leurs fonctions ou pour des inspections sont exemptés des droits de douane et autres taxes et dispensés de caution. Ces véhicules ne sont pas soumis aux restrictions ou interdiction d'importation ou d'exportation. Les mesures de contrôle sont arrêtées d'un commun accord par les administrations compétentes.

Communication
de la liste
des agents

Art. 18 - 1. La liste des agents de l'Etat limitrophe affectés en permanence aux bureaux de cet Etat doit, dans chaque bureau, être communiquée aux autorités correspondantes de l'Etat de séjour.

2. L'autorité hiérarchique de l'Etat de séjour peut adresser une demande motivée en vue du rappel de tel de ces agents.

Responsabilité
en cas de
dommages

Art. 19 - Lorsque, dans le cadre de la présente convention, un agent de l'Etat limitrophe a, dans l'exercice de ses fonctions dans l'Etat de séjour, causé un dommage à un ressortissant de cet Etat, l'Etat limitrophe, ou l'autorité publique dont relève cet agent, est responsable du dommage comme s'il avait été causé sur son territoire à un de ses propres ressortissants.

TITRE III

Des bureaux

Fourniture des
locaux par
l'Etat de séjour

Art. 20 - 1. Les autorités compétentes de l'Etat de séjour mettent à la disposition des services de l'Etat limitrophe les locaux nécessaires à l'exercice normal de leur activité. Ces locaux, et les redevances éventuelles dues pour leur utilisation, sont déterminés d'un commun accord par les administrations intéressées.

2. Pour les locaux affectés au contrôle dans les gares de chemin de fer, les redevances en question sont versées par l'administration des chemins de fer de l'Etat limitrophe à l'administration des chemins de fer de l'Etat de séjour aux termes d'un accord passé entre elles.

Heures communes
de service des
bureaux

3. Les heures de service des bureaux sont fixées d'un commun accord par les autorités compétentes.

Signalisation
des bureaux

Art. 21 - Les locaux affectés aux bureaux de l'Etat limitrophe peuvent être signalés par des inscriptions et écussons officiels.

Discipline
intérieure

Art. 22 - Les agents de l'Etat limitrophe sont habilités à assurer la discipline à l'intérieur des locaux affectés à leur usage exclusif et à en expulser tout perturbateur. Ils peuvent, si besoin est, requérir à cet effet l'assistance des agents de l'Etat de séjour.

Admission tempo-
raire du
matériel, mo-
bilier et objets
de travail

Art. 23 - Le matériel, le mobilier et les objets nécessaires au fonctionnement des services de l'Etat limitrophe sont admis temporairement dans l'Etat de séjour en franchise de droits de douane et autres taxes, sous réserve de leur déclaration régulière. Les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne leur sont pas applicables.

Courrier, com-
munications
téléphoniques,
transferts
de fonds

Art. 24 - Les lignes téléphoniques des services officiels de l'Etat limitrophe peuvent être prolongées sur le territoire de l'Etat de séjour afin de permettre les communications directes entre ces services et leurs agents dans les bureaux.

Art. 25 - Les lettres ou paquets de service ainsi que les valeurs en provenance ou à destination des bureaux de l'Etat limitrophe peuvent être transportés par les agents de ces bureaux sans l'intermédiaire du service postal. Ces envois doivent circuler sous le timbre officiel du service intéressé.

TITRE IV

Des déclarants en douane

Art. 26 - 1. Les personnes venant de l'Etat limitrophe peuvent effectuer auprès des services de cet Etat installés dans la zone toutes les opérations relatives au contrôle dans les mêmes conditions que dans l'Etat limitrophe.

2. La disposition du paragraphe 1 est notamment applicable aux personnes venant de l'Etat limitrophe qui y effectuent, à titre professionnel, ces opérations; ces personnes sont soumises à cet égard aux prescriptions légales et réglementaires de l'Etat limitrophe relatives à ces opérations. Les opérations effectuées et les services rendus dans ces conditions sont considérés comme exclusivement effectués et rendus dans l'Etat limitrophe, avec toutes les conséquences fiscales qui en découlent.

3. Les personnes visées au paragraphe 2 peuvent, pour ces opérations, employer indifféremment du personnel allemand ou français. Les prescriptions légales et réglementaires de l'Etat de séjour régissant l'emploi des travailleurs étrangers ne sont pas applicables dans ce cas.

4. Les facilités, compatibles avec les prescriptions générales de l'Etat de séjour relatives au franchissement de la frontière et au séjour dans cet Etat, sont accordées aux personnes visées au paragraphe 2 et à leur personnel pour leur permettre d'effectuer normalement ces opérations.

Art. 27 - 1. Les personnes qui, dans l'un des deux Etats, effectuent à titre professionnel les opérations visées à l'article 26 auprès des autorités chargées du contrôle sont, dans la mesure où elles effectuent également ces mêmes opérations auprès du bureau de l'autre Etat, traitées par les autorités de cet Etat sur un pied de complète égalité. En ce qui concerne les taxes sur le chiffre d'affaires, les prestations effectuées auprès de ce bureau sont réputées avoir été effectuées dans l'Etat dont relève ce bureau.

2. Si, dans l'un des deux Etats, ces personnes ont besoin d'une autorisation pour effectuer ces opérations à titre professionnel, il ne sera fait aucune discrimination entre les personnes des deux Etats en ce qui concerne l'octroi de cette autorisation.

Statut des
déclarants
en douane

TITRE V

Dispositions particulières aux administrations de chemin de fer

Art. 28 - Chaque Partie contractante autorise les agents de l'administration de chemin de fer de l'Etat limitrophe chargés de l'exploitation à exercer leur activité sur son territoire dans le cadre de la présente convention.

Art. 29 - Les gares communes restent la propriété de l'administration de chemin de fer de l'Etat de séjour et sont construites, entretenues et gérées par cette administration.

Art. 30 - 1. Les autorités compétentes de l'Etat de séjour, et notamment l'administration de chemin de fer, prennent toutes dispositions nécessaires pour permettre le fonctionnement normal des services de l'Etat limitrophe et des chemins de fer de cet Etat dans les gares communes et, le cas échéant, dans les gares d'échange.

Dispositions
particulières
aux adminis-
trations de
chemin de fer

2. Les administrations de chemins de fer concluent des accords réglant les modalités d'installation et d'exploitation des gares communes et des gares d'échanges, ainsi que la rémunération des services rendus par une administration à l'autre.

3. Les administrations de chemin de fer s'entendent pour désigner les gares d'échange.

4. Les administrations de chemins de fer peuvent conclure des accords pour régler l'exploitation des voies frontalières.

Art. 31 - L'administration de chemins de fer de l'Etat limitrophe est autorisée, dans les gares communes et d'échange, à prendre les mesures d'inspection et de contrôle nécessaires pour s'assurer de l'application par ses agents de ses propres règlements.

Art. 32 - Les dispositions des articles 18, 23 et 25 sont applicables mutatis mutandis à l'administration de chemins de fer de l'Etat limitrophe. Il en est de même des dispositions des articles 21 et 22 pour autant que leur application est conforme au droit interne de l'Etat limitrophe.

Art. 33 - Les administrations ferroviaires des deux pays peuvent convenir que le personnel de l'administration ferroviaire de l'Etat limitrophe assure le service dans les trains franchissant la frontière au-delà d'une gare commune ou d'échange sur le territoire de l'Etat de séjour. Les dispositions des articles 11 à 16 et 19 sont applicables mutatis mutandis à ce personnel.

TITRE VI

Dispositions
finales

Dispositions finales

Art. 34 - Les modalités d'application de la présente Convention sont déterminées d'un commun accord par les administrations des deux Etats.

Art. 35 - Chaque Partie contractante peut mettre fin aux arrangements visés à l'article 1er (para. 4) dans les délais et aux conditions qui y sont prévus.

Institution
d'une commission
mixte

Art. 36 - 1. Une commission mixte franco-allemande, qui sera constituée aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention, aura pour mission :

- a. De préparer les arrangements prévus à l'article 1er;
- b. De s'efforcer de résoudre les difficultés qui pourraient résulter de l'application de la présente Convention.

2. Cette commission sera composée de six membres, dont trois seront désignés par chacune des Parties contractantes. Elle choisira son président alternativement parmi les membres français et les membres allemands. Le président n'aura pas voix prépondérante. Les membres de la commission pourront être assistés d'experts.

Art. 37 - 1. La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Bonn.

Mise en vigueur
de la Convention

2. Elle entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra l'échange des instruments de ratification.

3. Elle prendra fin deux ans après sa dénonciation par l'une des Parties contractantes.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtu de leur cachet.

Fait à Paris, le 18 avril 1958, en double exemplaire, en langue française et en langue allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

Signé : Baron
Vollrath von Maltzan

Pour la République
française :

Signé : Louis Joxe

Texte No 64-352 E. 071

Décret No 64-415 du 8 mai 1964

CONVENTIONS BILATERALES

Convention
franco-belge :
contrôles
frontière et
gares communes

Décret portant publication de la convention entre la France et la Belgique relative aux contrôles à la frontière franco-belge et aux gares communes et d'échange du 30 mars 1962.

(J.O. du 14 mai 1964, p. 4076)

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des Affaires étrangères,

Vu les articles 52 et 55 de la Constitution;

Vu le décret No 53-192 du 14 mars 1953 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France,

Décrète :

Art. 1er - La convention entre la France et la Belgique, signée le 30 mars 1962, dont les instruments de ratification ont été échangés le 13 mars 1964, sera publiée au Journal officiel de la République française.

CONVENTION

entre la République française et le Royaume de Belgique relative aux contrôles à la frontière franco-belge et aux gares communes d'échange

Le Président de la République française et Sa Majesté le Roi des Belges, animés du désir de faciliter le franchissement de la frontière commune notamment par voie ferrée, par route et par voie

navigable, sont convenus de conclure une convention et ont désigné à cet effet comme plénipotentiaires :

Le Président de la République française :

Son Excellence M. Raymond Bousquet, ambassadeur extraordinaire et ministre plénipotentiaire de France à Bruxelles;

Sa Majesté le roi des Belges :

Son Excellence M. Paul-Henri Spaak, ministre des affaires étrangères,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions qui suivent :

I. Généralités :

- objectifs de la convention;

PREMIERE PARTIE

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er

1. Les deux Etats prendront, dans le cadre de la présente convention, les mesures nécessaires en vue d'accélérer le franchissement de leur frontière, par voie ferrée, par route et par voie navigable.

2. Aux fins prévues au paragraphe I :

a. Ils créeront des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés dans des gares ou à proximité immédiate de la frontière, sur des routes ou sur des voies navigables;

b. Ils permettront les contrôles des trains en cours de route sur des parcours déterminés;

c. Ils désigneront des gares communes ou d'échange pour le trafic ferroviaire.

3. Les ministres compétents des deux Etats prendront de commun accord les arrangements concernant la création, le déplacement ou la suppression des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, la détermination des parcours sur lesquels les trains peuvent être contrôlés en cours de route et la délimitation de la zone, conformément à l'article 3, ainsi que les arrangements concernant la désignation des gares communes ou d'échange pour le trafic ferroviaire. Ces arrangements seront confirmés et deviendront effectifs par l'échange de notes par la voie diplomatique.

- définitions;

Article 2

Aux fins de la présente convention, on entend par :

1. "Contrôles", l'exécution de toutes les mesures prévues par les prescriptions légales et réglementaires des deux Etats et applicables aux personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens franchissant la frontière dans l'un ou l'autre sens;
2. "Zone", la partie déterminée du territoire de l'un des Etats, telle qu'elle est précisée à l'article 3 et où les agents de l'autre Etat sont autorisés à exercer les contrôles;
3. "Etat de séjour", l'Etat sur le territoire duquel se trouve la zone;
4. "Agents", les personnes appartenant aux administrations chargées des contrôles et qui exercent leurs fonctions dans la zone (en ce qui concerne le personnel des administrations ferroviaires, voir partie IV de la présente convention);
5. "Bureaux", les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés des deux Etats.

- délimitation
de la "zone";

Article 3

La zone comprend :

1. En ce qui concerne le trafic ferroviaire :
 - A. S'il s'agit des contrôles aux bureaux :
 - a. Un secteur déterminé de la gare et de ses dépendances;
 - b. Les trains de voyageurs ou de marchandises et une partie déterminée des voies sur lesquelles ces trains stationnent, pendant toute la durée des contrôles;
 - c. Une partie déterminée des quais et des voies qui sont situés de part et d'autre des trains à l'arrêt;
 - d. Les trains de voyageurs et de marchandises entre la gare et la frontière de l'Etat limitrophe.
 - B. S'il s'agit des contrôles d'un train en cours de route : le train sur un parcours déterminé et, éventuellement, un secteur déterminé de la gare où commence ce parcours et de la gare où il prend fin.

2. En ce qui concerne le trafic par la route et le trafic par la voie navigable pour lesquels la zone doit s'étendre jusqu'à la frontière.

a. Une portion de la route ou une portion de la voie navigable (y compris les berges ou les quais);

b. Eventuellement, une partie des bâtiments de service et de leurs annexes.

- ordre des con-
trôles et
délimitation
de la légis-
lation natio-
nale applicable

Article 4

Les prescriptions légales et réglementaires de l'Etat limitrophe relatives aux contrôles sont applicables dans la zone conformément aux dispositions de la présente convention, telles qu'elles le sont dans la commune à désigner à cet effet par le gouvernement dudit Etat. En cas d'infractions à ces prescriptions, commises dans la zone, les juridictions répressives de l'Etat limitrophe sont compétentes et statuent dans les mêmes conditions que si ces infractions avaient été commises dans la commune ainsi désignée.

Article 5

1. Pour les contrôles, dans la zone, les opérations du pays de sortie sont effectuées avant les opérations du pays d'entrée. En principe, elles ont lieu dans l'ordre suivant :

a. Contrôle de police du pays de sortie;

b. Contrôle de douane et autres contrôles du pays de sortie;

c. Contrôle de police du pays d'entrée;

d. Contrôle de douane et autres contrôles du pays d'entrée.

2. A partir du moment où les agents du pays d'entrée ont commencé leurs opérations :

a. Les prescriptions légales et réglementaires du pays d'entrée relatives aux contrôles deviennent applicables;

b. Si l'Etat limitrophe est le pays de sortie, les agents de cet Etat ne peuvent plus contrôler les personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens;

c. Si l'Etat de séjour est le pays de sortie, les agents de cet Etat ne peuvent plus reprendre les contrôles des personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens qu'ils ont libérés, si ce n'est avec l'accord des autorités locales compétentes du pays d'entrée.

3. Avant la fin des contrôles de sortie de l'Etat limitrophe, les autorités de l'Etat de séjour ne sont pas autorisées dans la zone à appréhender des personnes ni à saisir des bagages, marchandises, véhicules et autres biens qui sont soumis auxdits contrôles.

4. Après le commencement des contrôles d'entrée de l'Etat limitrophe, les autorités de l'Etat de séjour ne sont plus autorisées dans la zone à appréhender des personnes ni à saisir des bagages, marchandises, véhicules et autres biens qui sont soumis auxdits contrôles si les agents de l'Etat limitrophe ont déjà procédé à une opération de cette nature.

5. Si au cours des contrôles, l'ordre prévu au paragraphe 1 se trouve modifié pour des raisons pratiques, les agents du pays d'entrée qui opèrent avant ceux du pays de sortie peuvent procéder à des arrestations ou à des saisies, mais uniquement après la fin des contrôles du pays de sortie. S'ils veulent prendre une telle mesure, ils conduisent les personnes, bagages, marchandises, véhicules ou autres biens auprès des agents du pays de sortie, qui peuvent encore effectuer leur contrôle. Les arrestations et saisies opérées à cette occasion par les agents du pays de sortie ont la priorité sur celles auxquelles les agents du pays d'entrée voudraient procéder.

Article 6

- pouvoirs des agents de l'Etat limitrophe dans la zone.

1. Les agents de l'Etat limitrophe sont autorisés, dans le cadre de la présente convention, à exécuter dans la zone toutes les opérations relatives aux contrôles prévus par les prescriptions légales et réglementaires dudit Etat comme sur leur propre territoire. En particulier, ils sont autorisés à constater des infractions, à effectuer des saisies, à consentir des transactions sur les infractions constatées et à retenir des bagages, marchandises, véhicules et

autres biens en garantie des redevabilités et amendes. Ils peuvent également arrêter des personnes, à quelque nationalité qu'elles appartiennent, qui commettent des infractions aux prescriptions relatives au franchissement de la frontière ou qui sont recherchées par les autorités compétentes de l'Etat limitrophe, procéder à des refoulements et transférer les personnes appréhendées dans cet Etat. Le transfert dans l'Etat limitrophe doit avoir lieu dans le plus bref délai et peut se faire aussi par des trains qui ne sont pas soumis aux contrôles en cours de route.

2. Ils peuvent transférer librement sur le territoire de l'Etat limitrophe les fonds provenant de la perception de droits de douane ou autres impôts, de rétribution ou d'amendes ainsi que les bagages, marchandises, véhicules et autres biens consignés, saisis ou retenus pour quelque cause que ce soit.

3. Les agents de l'Etat limitrophe peuvent vendre sur le territoire de l'Etat de séjour les bagages, marchandises et véhicules qu'ils y ont retenus ou saisis. Ils peuvent transférer librement le produit de la vente dans l'Etat limitrophe. En cas de vente, les prescriptions légales et réglementaires en matière d'importation ou de transit en vigueur dans l'Etat de séjour sont applicables aux bagages, marchandises et véhicules qui ne sont pas transférés immédiatement sur le territoire de l'Etat limitrophe.

Article 7

Le retour dans le pays de sortie ne peut être refusé aux personnes auxquelles les agents du pays d'entrée n'accordent pas l'autorisation d'entrée.

Article 8

1. Pour l'exercice de leurs fonctions dans la zone, les agents des deux Etats se prêtent assistance, dans la mesure du possible, en particulier pour prévenir et rechercher les infractions aux prescriptions légales et réglementaires relatives au franchissement de

la frontière. A cet effet, ils se communiquent aussi rapidement que possible les renseignements qui présentent un intérêt pour l'exécution du service.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne portent pas atteinte aux prescriptions légales et réglementaires de droit subordonnant éventuellement la communication des renseignements à l'assentiment d'autres autorités.

II. Statut des
agents de
l'Etat limitrophe

DEUXIEME PARTIE

AGENTS

Article 9

Les autorités de l'Etat de séjour accordent aux agents de l'Etat limitrophe, à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de la présente convention, les mêmes protection et assistance qu'aux agents correspondants de leur propre pays.

- protection;

Article 10

En cas d'infraction commise dans la zone contre les agents de l'Etat limitrophe dans l'exercice de leurs fonctions, il est fait application des dispositions pénales qui répriment le fait similaire commis contre les agents de l'Etat de séjour affectés à un service correspondant.

- circulation;

Article 11

Les agents de l'Etat limitrophe qui, en application de la présente convention, sont appelés à exercer leurs fonctions sur le territoire de l'Etat de séjour sont autorisés à franchir la frontière pour se rendre au lieu de leur service, sur simple justification de leur identité, de leur qualité et de la nature de leurs fonctions par la production d'une pièce officielle.

- port de
l'uniforme;

Article 12

1. Les agents de l'Etat limitrophe qui, en application de la présente convention, sont appelés à exercer leurs fonctions sur le

territoire de l'Etat de séjour peuvent porter l'uniforme national ou un signe distinctif apparent.

2. Ils sont autorisés à porter leurs armes réglementaires, mais ne peuvent en faire usage qu'en cas de légitime défense.

- prestations
personnelles,
réquisitions,
accidents.

Article 13

1. Les agents de l'Etat limitrophe qui, en application de la présente convention, sont appelés à exercer leurs fonctions sur le territoire de l'Etat de séjour y sont exempts de prestations personnelles et de réquisitions.

2. Si un agent de l'Etat limitrophe, appelé à exercer ses fonctions sur le territoire de l'Etat de séjour, en application de la présente convention, subit un dommage résultant d'un accident survenu en service ou à l'occasion du service et dont l'administration ferroviaire de ce dernier Etat est responsable, l'administration ferroviaire de l'Etat limitrophe prend en charge le paiement des indemnités dues par l'administration ferroviaire de l'Etat de séjour, sans exercer de recours contre cette dernière administration.

Article 14

1. Le statut administratif des agents de l'Etat limitrophe est régi par les prescriptions légales et réglementaires de leur Etat.

2. Les infractions commises par les agents de l'Etat limitrophe sur le territoire de l'Etat de séjour sont immédiatement signalées à leurs supérieurs, sans préjudice du droit des autorités de l'Etat de séjour de poursuivre ces infractions.

Autres
dispositions

Article 15

1. Les objets nécessaires à l'exécution du service et les objets personnels, y compris les vivres, dont les agents de l'Etat limitrophe ont besoin à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions dans l'Etat de séjour et qu'ils emportent quand ils se rendent à leur service sur le territoire douanier de ce dernier Etat ou en

reviennent sont importés et réexportés en franchise de tous droits et taxes, sur simple déclaration verbale et sans constitution de garantie. Il en est de même des véhicules de service et des véhicules personnels dont les agents se servent pour l'exercice de leurs fonctions.

2. A moins qu'il n'en soit disposé autrement de commun accord par les administrations compétentes, les interdictions et restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas aux objets visés au paragraphe 1.

3. Les administrations compétentes déterminent de commun accord les mesures de surveillance jugées nécessaires.

Article 16

Lorsque, dans le cadre de la présente convention, un agent de l'Etat limitrophe a, dans l'exercice de ses fonctions dans l'Etat de séjour, causé un dommage à un ressortissant de cet Etat, l'Etat limitrophe, ou l'autorité publique dont relève cet agent, est responsable du dommage comme s'il avait été causé sur son territoire à un de ses propres ressortissants.

III. Installation des bureaux :

TROISIEME PARTIE

BUREAUX

- heures d'ouverture

Article 17

Les administrations compétentes s'efforceront d'harmoniser les heures d'ouverture et les attributions des bureaux.

- locaux;

Article 18

1. Les administrations compétentes déterminent de commun accord :

a. Les locaux qui sont nécessaires pour les services de l'Etat limitrophe ainsi que les indemnités à payer pour ces locaux, notamment pour loyers, éclairage, chauffage et nettoyage;

b. Les compartiments qui sont à réserver aux agents chargés des contrôles des trains en cours de route.

2. Si l'administration ferroviaire de l'Etat limitrophe doit, en vertu de la législation de cet Etat, fournir des locaux aux autorités chargées des contrôles et effectuer à leur profit d'autres prestations, l'administration ferroviaire de l'Etat de séjour est tenue de donner suite, contre rétribution, à une demande de l'espèce émanant de l'administration ferroviaire de l'Etat limitrophe.

Article 19

Les locaux affectés aux services de l'Etat limitrophe peuvent être désignés à l'extérieur par des inscriptions officielles et un écusson aux couleurs dudit Etat.

Article 20

Dans les locaux qui sont mis à leur disposition exclusive, les agents de l'Etat limitrophe ont le droit de maintenir l'ordre et d'expulser les personnes qui le troublent. Ils peuvent, si besoin en est, requérir à cet effet l'assistance des agents de l'Etat de séjour.

- mobilier des bureaux;

Article 21

1. Le matériel, le mobilier et les autres objets nécessaires au fonctionnement des services de l'Etat limitrophe installés dans l'Etat de séjour sont importés et réexportés en franchise de tous droits et taxes et sans constitution de garantie, sous réserve de leur déclaration régulière. Leur cession à titre gratuit ou onéreux sur le territoire de l'Etat de séjour ne peut avoir lieu que dans les conditions fixées par les autorités compétentes de cet Etat.

2. A moins qu'il n'en soit disposé autrement de commun accord par les administrations compétentes, les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas aux objets visés au paragraphe 1.

- lignes téléphoniques et télégraphiques

Article 22

1. Les lignes téléphoniques et télégraphiques (y compris les téléscripteurs) nécessaires au fonctionnement des services de l'Etat

limitrophe installés dans l'Etat de séjour peuvent être prolongées sur le territoire de ce dernier Etat en vue de permettre des communications directes avec ces services.

2. Les gouvernements des deux Etats s'engagent à accorder, aux mêmes fins et dans la mesure du possible, toutes facilités en ce qui concerne l'utilisation d'autres moyens de télécommunication.

3. Les administrations compétentes des deux Etats prendront de commun accord les mesures nécessaires en vue de l'application des paragraphes 1 et 2.

- courrier;

Article 23

Les lettres, colis et valeurs qui sont expédiés par les services de l'Etat limitrophe ou qui leur sont destinés peuvent être transportés par les agents de ce dernier Etat sans intervention de l'administration postale ou de l'administration ferroviaire et en franchise de port, pour autant que ces envois portent le cachet des services expéditeurs.

- fonctionnement
des bureaux

Article 24

1. Les personnes venant de l'Etat limitrophe peuvent accomplir auprès des services de cet Etat installés dans la zone toutes les opérations relatives aux contrôles comme dans l'Etat limitrophe même.

2. La disposition du paragraphe 1 est notamment applicable aux personnes venant de l'Etat limitrophe qui exercent professionnellement l'activité visée par ledit paragraphe. En ce qui concerne l'exercice de cette activité, lesdites personnes sont soumises aux prescriptions légales et réglementaires régissant la matière dans l'Etat limitrophe, et non à celles de l'Etat de séjour. Les revenus provenant des opérations ainsi effectuées et des prestations ainsi fournies sont considérés, pour l'application des impôts sur les revenus, comme réalisés dans un établissement stable situé dans l'Etat limitrophe.

3. Les personnes visées au paragraphe 2 peuvent, pour l'exercice de leur activité auprès des offices des douanes de l'Etat limitrophe situés dans l'Etat de séjour, employer indifféremment du personnel belge et français. Les prescriptions légales et réglementaires de l'Etat de séjour régissant l'emploi de travailleurs ne sont pas applicables dans ce cas.

4. Les facilités compatibles avec les prescriptions générales de l'Etat de séjour relatives au franchissement de la frontière et au séjour dans cet Etat sont accordées aux personnes visées aux paragraphes 2 et 3 pour leur permettre d'exercer normalement leur activité.

Article 25

Les opérations effectuées et les prestations fournies, auprès des services de l'un des deux Etats installés dans la zone, par les personnes qui accomplissent professionnellement les opérations relatives aux contrôles sont, en ce qui concerne les taxes sur le chiffre d'affaires (en Belgique, la taxe de transmission et les impôts connexes), considérées comme effectuées ou fournies exclusivement dans cet Etat.

IV. Dispositions concernant les adminis- trations ferroviaires :

QUATRIEME PARTIE DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AU TRAFIC FERROVIAIRE

Article 26

Le personnel de l'administration ferroviaire de l'un des Etats est autorisé à exercer son activité sur le territoire de l'autre Etat dans le cadre de la présente convention.

- organisation et exploita- tion des gares communes;

Article 27

1. Les administrations ferroviaires des deux Etats déterminent de commun accord les modalités d'organisation et d'exploitation des gares communes et d'échanges ainsi que le mode de répartition des dépenses de construction, d'aménagement, de renouvellement,

d'entretien et d'exploitation de ces gares, étant entendu que ces dernières restent la propriété de l'administration ferroviaire de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent ces installations.

2. Les dispositions des articles 9, 10, 11, 12 (para. 1), 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22 et 23 sont applicables au personnel et aux services des administrations ferroviaires de l'un des Etats qui, sur le territoire de l'autre Etat, exercent leurs fonctions dans des gares où s'effectuent des contrôles juxtaposés ou dans des gares communes ou d'échange ou dans des trains entre ces gares et la frontière.

- transfert
des fonds;

Article 28

Des facilités seront accordées pour le transfert des fonds provenant des frais de transport ou autres frais assimilés, encaissés par le personnel de l'administration ferroviaire de l'un des Etats fonctionnant sur le territoire de l'autre Etat.

- maintien de
l'ordre et de
la sécurité
dans les
trains

Article 29

1. Le personnel de l'administration ferroviaire de l'un des Etats peut, pour autant qu'il y soit autorisé par la législation de son Etat, prendre les mesures propres à maintenir l'ordre et la sécurité dans les trains entre la frontière et la gare commune ou d'échange située sur le territoire de l'autre Etat. Les infractions aux prescriptions concernant le maintien de l'ordre et de la sécurité commises dans ces trains sont signalées au service compétent de la gare de l'autre Etat, pour y donner la suite nécessaire.

2. Le personnel visé au paragraphe 1 ne peut, sur le parcours entre la frontière et la gare commune ou d'échange située dans l'autre Etat, procéder à aucune arrestation. Toutefois, ledit personnel est autorisé à conduire les personnes qui se sont rendues coupables des infractions susvisées à la gare la plus proche de l'autre Etat, en vue de dresser le procès-verbal.

V. Dispositions
finales sur
l'application
de la conven-
tion

CINQUIEME PARTIE
DISPOSITIONS FINALES

Article 30

Les administrations compétentes des deux Etats déterminent de commun accord les mesures administratives nécessaires pour l'application de la présente convention. Cette procédure n'exclut pas la voie diplomatique.

Article 31

Indépendamment de la procédure prévue à l'article 1er, para. 3, il peut également être mis fin à des mesures prises en exécution du paragraphe 2, lettres a, b et c, du même article, à la requête de l'un des Etats. Dans ce cas, l'Etat dont les services seront retransférés sur son territoire pourra réclamer un délai qui n'excédera pas deux ans à compter de la date de la requête, laquelle sera notifiée par la voie diplomatique.

Article 32

Sont abrogées :

1. La convention du 11 avril 1927, signée à Bruxelles, entre la France et la Belgique, réglant le service des douanes sur les lignes ferrées franco-belges, en ce qui concerne la circulation des trains visités pendant le trajet;
2. La convention du 13 avril 1948, signée à Paris, entre la France et la Belgique, relative au fonctionnement des gares internationales franco-belges de Jeumont et de Quevy;
3. La convention du 30 janvier 1953, signée à Paris, entre la France et la Belgique, relative à la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à la frontière.

Article 33

1. La présente convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Paris.

2. Elle entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra l'échange des instruments de ratification.

3. Elle pourra être dénoncée par un des Etats; dans ce cas, elle prendra fin deux ans après la notification de cette dénonciation.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont apposé leur signature au bas de la présente convention et l'ont revêtue de leur sceau.

Fait à Bruxelles, le 30 mars 1962.

Pour la République française :

R. Bousquet

Pour le Royaume de Belgique :

P.-H. Spaak

13e arrangement pour l'application de la Convention du 30 mars 1962,
entre la République française et le Royaume de Belgique,
relative aux contrôles à la frontière franco-belge
et aux gares communes et d'échange

Le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Equipement, du Logement et du Tourisme et le Ministre des Transports de la République française, d'une part,

Le Ministre des Finances et le Ministre de la Justice du Royaume de Belgique, d'autre part, sont en vertu de l'article 1er, paragraphe 3, de la Convention du 30 mars 1962 entre la République française et le Royaume de Belgique relative aux contrôles à la frontière franco-belge et aux gares communes et d'échange, convenus des dispositions suivantes.

I

Des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont installés en territoire belge sur la commune de Rekkem pour le contrôle du trafic routier empruntant l'autoroute E 3/A 1.

Ces bureaux sont désignés sous les noms de Rekkem et de Neuville en Ferrain.

II

La zone prévue à l'article 3 de la Convention précitée comprend :

1° le terrain, propriété de l'Etat belge, jouxtant la frontière avec l'autoroute qui le traverse en son milieu, tel qu'il figure au plan ci-joint (annexe 1), l'ensemble ayant une forme irrégulière dont les dimensions sont de 600 mètres dans l'axe médian de l'autoroute et, au maximum, de 315 mètres perpendiculairement à cet axe.

2° à l'exception des locaux réservés uniquement aux agents belges, tous les locaux situés dans les bâtiments de service de chaque côté de l'autoroute et sur la berme centrale, et colorés en rouge sur les plans ci-joints (annexes 2 et 3).

Le présent arrangement, dont les plans annexes 1, 2 et 3 font partie intégrante, entrera en vigueur à la date fixée par les notes dont l'échange par la voie diplomatique est prévu par l'article 1er, paragraphe 3, de la Convention.

Fait le 20 novembre 1973
en deux originaux.

Le Ministre de l'Intérieur
de la République française,
(signé) : Raymond Marcellin

Le Ministre des Finances
du Royaume de Belgique
(signature illisible)

Le Ministre de l'Economie et
des Finances
de la République française,
(signature illisible)

Le Ministre de la Justice
du Royaume de Belgique,
(signature illisible)

Le Ministre de l'Aménagement
du territoire, de l'Équipement,
du Logement et du Tourisme
de la République française,
(signé) : Olivier Guichard

Le Ministre des Transports
de la République française,
(signature illisible)

Décret No 66-280 du 4 mai 1966 portant publication de la convention
entre la France et l'Espagne relative aux bureaux à contrôles
nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route,
du protocole final et de l'échange de lettres
du 7 juillet 1965

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret No 53-192 du 14 mars 1953 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France,

Décète :

Art. 1er - La convention entre la France et l'Espagne relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, le protocole final et l'échange de lettres du 7 juillet 1965, dont les instruments de ratification ont été échangés le 24 février 1966, seront publiés au Journal officiel de la République française.

Art. 2 - Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés de l'application du présent décret.

Fait à Paris, le 4 mai 1966.

Par le Président de la République : C. de Gaulle

Le Premier ministre :

Georges Pompidou.

Le ministre des affaires étrangères,
Maurice Couve de Murville

CONVENTION ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE

relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés
et aux contrôles en cours de route

Le Président de la République française et le Chef de l'Etat espagnol, animés du désir de faciliter le franchissement de la frontière entre les deux pays, ont décidé de conclure à cette fin une convention relative aux bureaux à contrôles

nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires respectifs, à savoir :

M. Robert de Boisseson, ambassadeur de France;

M. Fernando Maria Castiella, ministre des affaires étrangères,
lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE 1er

Dispositions générales

Article 1er

Aux fins de la présente convention, on entend par :

1. "Contrôle" : l'application de toutes les prescriptions légales, réglementaires et administratives des deux Etats, concernant le franchissement de la frontière par les personnes, ainsi que l'entrée, la sortie et le transit des bagages, marchandises, véhicules et autres biens.

2. "Etat de séjour" : l'Etat sur le territoire duquel s'effectue le contrôle de l'autre Etat.

3. "Etat limitrophe" : l'autre Etat.

4. "Zone" : la partie du territoire de l'Etat de séjour à l'intérieur de laquelle les agents de l'Etat limitrophe sont habilités à effectuer le contrôle.

5. "Agents" : les personnes appartenant aux administrations chargées du contrôle et qui exercent leurs fonctions dans les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés ou dans les véhicules en cours de route.

6. "Bureaux" : les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés.

Article 2

1. En vue de simplifier et d'accélérer les formalités relatives au franchissement de leur frontière commune, par voie ferrée et par route, les parties contractantes peuvent, dans le cadre de la présente convention, instituer :

a) Des bureaux implantés, soit de part et d'autre, soit d'un seul côté de la frontière;

b) Des contrôles dans les véhicules en cours de route, sur des parcours déterminés.

Elles autorisent, en conséquence, les agents de l'un des deux Etats à exercer leurs fonctions sur le territoire de l'autre Etat.

2. L'établissement, le transfert, la modification ou la suppression

a) Des bureaux;

b) Des parcours sur lesquels des contrôles pourront être effectués en cours de route,

feront l'objet d'arrangements qui comporteront délimitation de la zone et entreront en vigueur après échange de notes diplomatiques.

3. En cas d'urgence, les administrations intéressées pourront, d'un commun accord, apporter à la délimitation initiale de la route, les modifications qui se révéleraient nécessaires. L'arrangement ainsi intervenu entrera immédiatement en vigueur.

4. Lorsqu'un arrangement conclu en vertu du paragraphe 3 n'inclut pas dans la zone une partie du territoire prévue à l'article 3, il peut stipuler l'application, dans cette partie, de certaines dispositions de la présente convention ou la reconnaissance de certains droits et obligations qui en découlent, en particulier le maintien de la faculté de surveillance par les agents de l'Etat limitrophe.

Article 3

La zone peut comprendre :

1. En ce qui concerne le trafic ferroviaire :

a) Une partie de la gare et de ses dépendances;

b) Les trains de voyageurs ou de marchandises et une partie déterminée des voies et des quais sur lesquels ces trains stationnent pendant la durée du contrôle;

c) Les trains de voyageurs ou de marchandises sur le parcours compris entre la gare et la frontière commune, la section de voie entre la frontière et le bureau ainsi que des parties des gares situées sur ce parcours;

d) S'il s'agit du contrôle d'un train en cours de route, le train sur le parcours déterminé et, en cas de besoin, un secteur des gares où commence ce parcours et où il finit.

2. En ce qui concerne le trafic routier :

a) Une partie des bâtiments de service;

b) Des sections de la route et des autres installations;

c) Eventuellement, des magasins et entrepôts;

d) La route entre la frontière et le bureau;

e) S'il s'agit du contrôle d'un véhicule en cours de route, le véhicule sur le parcours déterminé ainsi qu'un secteur des bâtiments et des installations où ce parcours commence et où il prend fin.

TITRE II

Contrôle

Article 4

1. Les prescriptions légales, réglementaires et administratives de l'Etat limitrophe relatives au contrôle sont applicables dans la zone comme elles le sont sur le territoire de l'Etat limitrophe. Elles sont appliquées par les agents de cet Etat dans la même mesure, selon les mêmes modalités et avec les mêmes conséquences que dans leur propre pays.

La commune à laquelle le bureau de l'Etat limitrophe est rattachée sera à cet effet et le cas échéant, désignée par le gouvernement de cet Etat.

2. Toutefois, les agents de l'Etat limitrophe ne peuvent appréhender, dans la zone, ni emmener sur leur territoire, des personnes qui ne se rendent pas dans ledit Etat, sauf si elles enfreignent dans la zone les prescriptions légales, réglementaires ou administratives de l'Etat limitrophe relatives au contrôle douanier.

3. Lorsque les prescriptions légales ou réglementaires de l'Etat limitrophe relatives au contrôle sont enfreintes dans la zone, les juridictions ou autorités compétentes de l'Etat limitrophe statuent dans les mêmes conditions que si ces infractions avaient été commises dans le territoire de cet Etat.

Article 5

Le contrôle du pays de sortie est effectué avant le contrôle du pays d'entrée.

2. Avant la fin du contrôle du pays de sortie, à laquelle doit être assimilée toute forme de renonciation à ce contrôle, les agents du pays d'entrée ne sont pas autorisés à commencer leur contrôle.

3. A partir du moment où les agents du pays d'entrée ont commencé leurs opérations :

Les prescriptions légales, réglementaires et administratives du pays d'entrée relatives au contrôle deviennent applicables;

Les agents du pays de sortie ne peuvent plus reprendre le contrôle des personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens qu'ils ont libérés. A titre exceptionnel, ce contrôle peut être repris avec l'assentiment des agents compétents du pays d'entrée.

4. Si, au cours des opérations de contrôle, l'ordre prévu au paragraphe 1er ci-dessus est modifié pour des raisons pratiques, les agents du pays d'entrée ne peuvent procéder à des arrestations ou à des saisies qu'une fois le contrôle du pays de sortie terminé. S'ils veulent prendre une telle mesure, ils conduiront les personnes, les marchandises ou autres biens, pour lesquels le contrôle du pays de sortie n'est pas encore terminé, auprès des agents dudit pays. Si ceux-ci veulent procéder à des arrestations ou à des saisies, ils auront la priorité.

Article 6

Les agents de l'Etat limitrophe peuvent transférer librement sur le territoire de leur Etat les sommes d'argent perçues dans la zone ainsi que les marchandises et autres biens qui y ont été retenus ou saisis.

Article 7

1. Les marchandises refoulées dans l'Etat limitrophe par des agents de celui-ci lors du contrôle de sortie ou retournées dans l'Etat limitrophe, sur demande de la personne intéressée, avant le début du contrôle d'entrée dans l'Etat de séjour, ne sont soumises ni aux règles relatives à l'exportation, ni au contrôle de sortie de l'Etat de séjour.

2. Le retour dans le pays de sortie ne peut être refusé aux personnes et aux marchandises refoulées par les agents du pays d'entrée.

Article 8

1. Les agents des deux Etats se prêtent, dans toute la mesure du possible, assistance pour l'exercice de leurs fonctions dans la zone, en particulier pour régler le déroulement de leurs contrôles respectifs ainsi que pour prévenir et rechercher les infractions aux prescriptions relatives au contrôle; ils se communiquent, dans la même mesure, soit spontanément, soit sur demande, tous renseignements qui présenteraient un intérêt pour l'exécution du service.

2. Les marchandises ou autres biens en provenance de l'Etat limitrophe, soustraits dans la zone de contrôle des agents de cet Etat, sont, en cas de saisie par les agents de l'Etat de séjour, remis par priorité aux agents de l'Etat limitrophe. S'il est établi que les règlements d'exportation de l'Etat limitrophe n'ont pas été violés, ces objets doivent être remis aux agents de l'Etat de séjour.

TITRE III

Agents

Article 9

1. Les autorités de l'Etat de séjour accordent aux agents de l'Etat limitrophe, pour l'exercice de leurs fonctions dans la zone, la même protection et assistance qu'à leurs propres agents.

2. Les dispositions pénales en vigueur dans l'Etat de séjour pour la protection des fonctionnaires dans l'exercice de leurs fonctions sont également applicables pour réprimer les infractions commises contre les agents de l'Etat limitrophe.

Article 10

Les demandes de réparation pour des dommages causés par les agents de l'Etat limitrophe, dans l'exercice de leurs fonctions dans la zone, sont soumises au droit et à la juridiction de l'Etat limitrophe, comme si l'acte dommageable avait eu lieu dans cet Etat.

Article 11

1. Les agents de l'Etat limitrophe sont autorisés à franchir la frontière et à se rendre au lieu de leur service sur simple justification de leur identité et de leur qualité par la production de pièces officielles.

2. Les autorités compétentes de l'Etat de séjour se réservent le droit de demander aux autorités de l'Etat limitrophe le rappel de certains agents.

Article 12

Les agents de l'Etat limitrophe peuvent porter dans l'Etat de séjour leur uniforme national ou, le cas échéant, un signe distinctif apparent; ils peuvent également, pour assurer leur légitime défense, porter dans la zone ainsi que sur le chemin entre leur lieu de service et leur résidence leurs armes réglementaires.

Article 13

Les agents de l'Etat limitrophe ne peuvent pas être appréhendés par les autorités de l'Etat de séjour en raison d'actes accomplis dans la zone pour l'exercice de leurs fonctions. Ils relèvent, dans ce cas, de la juridiction de l'Etat limitrophe, comme si ces actes avaient eu lieu dans cet Etat.

Article 14

1. Les agents de l'Etat limitrophe qui résident dans l'Etat de séjour doivent, en ce qui concerne les conditions relatives à leur résidence, se mettre en règle auprès des autorités compétentes, conformément aux dispositions relatives au séjour des étrangers. Ils sont, s'il y a lieu, munis gratuitement de titres de séjour.

2. L'autorisation de séjour ne peut être refusée aux conjoints, enfants mineurs et ascendants, qui vivent sous le toit des agents intéressés et n'exercent aucune activité lucrative, que s'ils sont sous le coup d'une décision d'interdiction d'entrée qui les frappe personnellement. Ces personnes sont exonérées des taxes afférentes aux autorisations de séjour.

3. La durée pendant laquelle les agents de l'Etat limitrophe exercent leurs fonctions sur le territoire de l'Etat de séjour, même s'ils y résident, n'est pas comprise dans les délais donnant lieu à un traitement privilégié en vertu de conventions en vigueur entre les deux Etats. Il en est de même pour les membres de la famille qui bénéficient d'une autorisation de séjour en raison de la présence du chef de famille dans l'Etat de séjour.

Article 15

1. Les agents de l'Etat limitrophe qui résident dans l'Etat de séjour bénéficient, aux conditions fixées par les lois et règlements de cet Etat, pour eux et pour les membres de leur famille visés à l'article 14 (para. 2) de l'exemption de toutes les redevances d'entrée et de sortie sur leur mobilier, leurs effets personnels, y compris les véhicules et sur les provisions de ménage usuelles, aussi bien lors de leur installation ou de la création d'un foyer dans l'Etat de séjour, que lors de leur retour dans l'Etat limitrophe. Toutefois, en ce qui concerne les véhicules, l'exemption des redevances d'entrée et de sortie n'est accordée qu'à titre temporaire aux agents, et pendant la durée de leur affectation aux bureaux. Pour bénéficier de la franchise, ces objets doivent jouir de la circulation libre dans l'Etat limitrophe

ou dans l'Etat où l'agent ou les membres de sa famille étaient précédemment installés. Les prescriptions de l'Etat de séjour concernant l'utilisation des biens admis en franchise demeurent réservées.

2. Ces agents ainsi que les membres de leur famille visée à l'article 14 (paragraphe 2) sont exemptés de toutes prestations personnelles ou en nature dans l'Etat de séjour. En matière de nationalité et de service militaire, ils sont considérés comme ayant leur résidence sur le territoire de l'Etat limitrophe. Ils ne sont soumis, dans l'Etat de séjour, à aucun impôt ou redevance dont seraient dispensés les ressortissants de l'Etat de séjour domiciliés dans la même commune.

3. Les agents de l'Etat limitrophe qui ne résident pas dans l'Etat de séjour y sont exemptés de toutes prestations personnelles ou en nature et des impôts directs frappant leur rémunération officielle.

4. Les conventions de double imposition existant entre les Parties contractantes sont, en outre, applicable aux agents de l'Etat limitrophe.

5. Les salaires des agents de l'Etat limitrophe ne sont soumis à aucune restriction en matière de devises. Ces agents pourront transférer librement leurs économies dans l'Etat limitrophe.

TITRE IV

Bureaux

Article 16

1. Les administrations compétentes des deux Etats déterminent d'un commun accord :

a) Les installations nécessaires au fonctionnement dans la zone des services de l'Etat limitrophe;

b) Les compartiments et installations à réserver aux agents chargés du contrôle en cours de route.

2. L'Etat de séjour met à la disposition des services de l'Etat limitrophe les installations déterminées en vertu du paragraphe précédent.

La contribution éventuelle de l'Etat limitrophe aux frais de construction de ces installations ou l'indemnité pouvant être fixée pour leur utilisation seront décidées d'un commun accord entre les administrations compétentes des deux Etats.

Article 17

Les heures d'ouverture et les attributions des bureaux sont fixées d'un commun accord entre les administrations compétentes des deux Etats.

Article 18

Les administrations intéressées se communiquent réciproquement la liste des agents affectés aux bureaux.

Article 19

Les locaux affectés aux bureaux de l'Etat limitrophe sont signalés par des inscriptions et des écussons officiels.

Article 20

Les agents de l'Etat limitrophe sont habilités à assurer la discipline à l'intérieur des locaux affectés à leur usage exclusif et à en expulser tout perturbateur. Ils peuvent, si besoin est, requérir à cet effet l'assistance des agents de l'Etat de séjour.

Article 21

Les objets nécessaires au fonctionnement des bureaux ou ceux dont les agents de l'Etat limitrophe ont besoin pendant leur service dans l'Etat de séjour sont exemptés de droits de douane et de toutes redevances d'entrée et de sortie. Il n'y a pas lieu de fournir de sûretés. A moins qu'il n'en soit disposé autrement d'un commun accord par les administrations compétentes, les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas à ces objets. Il en est de même des véhicules de service ou privés que les agents qui ne résident pas dans l'Etat de séjour utilisent, soit pour l'exercice de leurs fonctions dans l'Etat de séjour, soit pour quitter leur domicile et y rentrer.

Article 22

1. L'Etat de séjour autorise à titre gracieux l'installation et l'entretien, par les services compétents de l'Etat limitrophe, des appareils de télécommunications nécessaires au fonctionnement des bureaux de l'Etat limitrophe dans l'Etat de séjour, leur raccordement aux installations correspondantes de l'Etat limitrophe, ainsi que l'échange de communications directes avec ces bureaux, réservées exclusivement aux

affaires de service. Ces communications sont considérées comme des communications internes de l'Etat limitrophe.

2. Les lignes de raccordement de ces installations sont construites et entretenues, pour leur parcours dans l'Etat de séjour, par les services compétents de l'Etat de séjour, moyennant le paiement des redevances en vigueur dans cet Etat.

3. Les gouvernements des deux Etats s'engagent à accorder, aux mêmes fins et dans la mesure du possible, toutes facilités en ce qui concerne l'utilisation d'autres moyens de télécommunications.

Article 23

Les lettres et paquets de service ainsi que les valeurs en provenance ou à destination des bureaux de l'Etat limitrophe peuvent être transportés par les soins des agents de cet Etat sans l'intermédiaire du service postal. Ces envois, libres de toutes taxes, doivent circuler sous le timbre officiel du service intéressé.

TITRE V

Déclarants en douane

Article 24

1. Les personnes venant de l'Etat limitrophe peuvent effectuer auprès des bureaux de cet Etat installés dans la zone toutes les opérations relatives au contrôle, dans les mêmes conditions que dans l'Etat limitrophe.

2. Les dispositions du paragraphe précédent sont notamment applicables aux personnes qui, dans l'Etat limitrophe, effectuent lesdites opérations à titre professionnel; ces personnes sont soumises, à cet égard, aux prescriptions légales, réglementaires et administratives de l'Etat limitrophe. Les opérations effectuées et les services rendus dans ces conditions sont considérés comme effectués et rendus dans l'Etat limitrophe, avec toutes les conséquences fiscales qui en découlent.

3. Les prescriptions générales de l'Etat de séjour sont applicables aux personnes visées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus en ce qui concerne le franchissement de la frontière, le séjour dans ledit Etat et l'exercice de leurs activités.

TITRE VI;

Dispositions finales

Article 25

Les modalités d'application de la présente convention sont déterminées, en tant que de besoin, d'un commun accord par les administrations intéressées des deux Etats.

Article 26

1. Une commission mixte franco-espagnole sera constituée aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente convention et aura pour mission :

- a) De préparer les arrangements prévus à l'article 2;
- b) De résoudre, dans la mesure du possible, les difficultés qui pourraient résulter de l'application de la présente convention;
- c) De formuler des propositions éventuelles tendant à modifier la présente convention.

2. Cette commission sera composée de six membres désignés en nombre égal par chacune des Parties contractantes. Elle choisira son président alternativement parmi les membres français et les membres espagnols. Le président n'aura pas voix prépondérante. Les membres de la commission pourront être assistés d'experts.

Article 27

Sont expressément réservées les mesures que l'une des Parties contractantes pourrait être appelée à prendre pour des motifs inhérents à la sauvegarde de sa souveraineté ou de sa sécurité.

Article 28

1. La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Paris.

2. Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

3. Elle prendra fin deux ans après sa dénonciation par l'une des parties contractantes.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont apposé leur signature au bas de la présente convention et l'ont revêtue de leur sceau.

Fait à Madrid, le 7 juillet 1965, en double exemplaire, en langue française et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Président de la République
française :

Robert de Boisseson

Pour le Chef de l'Etat espagnol :

Fernando-Maria Castiella.

REDACTION PROPOSEE POUR LES 10 PREMIERS ARTICLES DES CONVENTIONS

En conséquence, il est proposé que le projet de texte ci-après serve de base de discussion en vue de l'établissement des conventions bilatérales devant intervenir entre les pays concernés par le Projet TEM :

Article 1

1. Les parties contractantes prendront, dans le cadre de la présente convention, les mesures nécessaires en vue de faciliter et d'accélérer le franchissement de leur frontière commune par la voie autoroutière reliant les deux pays.

2. Aux fins prévues au paragraphe 1, elles créeront un bureau à contrôles nationaux juxtaposés soit de part et d'autre de ladite frontière, ou à proximité immédiate, d'un seul côté de la frontière.

3. Elles autoriseront, en conséquence, les agents de l'Etat voisin à exercer leurs fonctions sur leur propre territoire, les ministres compétents déterminant d'un commun accord, sur proposition d'une commission mixte à instaurer, dans quels cas et dans quelle mesure les contrôles d'un Etat s'effectueront sur le territoire de l'autre Etat.

4. Autant que de besoin, ces créations et ces accords seront confirmés après échanges de notes par la voie diplomatique, le cas échéant, après accomplissement des formalités prévues par la législation de chaque Etat.

Article 2

Aux termes de la présente convention, on entend par :

- "contrôles" : l'application par tous les "agents" habilités à cette fin, de toutes les mesures légales, réglementaires ou administratives des parties contractantes, qu'elles soient d'ordre douanier ou non, concernant le franchissement des frontières par les personnes, ainsi que l'entrée, la sortie et le transit des bagages, marchandises, véhicules, capitaux et autres biens.

- "Etat de séjour" : l'Etat sur le territoire duquel est établi le bureau à contrôles nationaux juxtaposés ou sur le territoire duquel les agents de l'Etat limitrophe sont habilités à effectuer les contrôles.

- "Etat limitrophe" : l'autre Etat.

- "zone" : la partie de l'Etat de séjour, à l'intérieur de laquelle les agents de l'Etat limitrophe sont habilités à effectuer les contrôles.

- "agents" : les représentants des administrations ou autres personnes spécialement habilitées à cet effet par les autorités compétentes des parties contractantes, chargés d'assurer les contrôles ou d'appliquer les mesures légales, réglementaires ou administratives en vigueur sur le territoire des parties contractantes, et exerçant d'une manière permanente ou occasionnelle leurs fonctions dans la zone.

- "bureau" : le bureau à contrôles nationaux juxtaposés.

Article 3

La zone, qui doit s'étendre jusqu'à la frontière, est déterminée, d'un commun accord, entre les autorités compétentes des parties contractantes. Elle comprend :

- une partie des bâtiments de service,
- des sections de route et des autres installations,
- éventuellement des magasins et des entrepôts.

Article 4

Les prescriptions légales et réglementaires de l'Etat limitrophe, relatives aux contrôles, sont applicables dans la zone, conformément aux dispositions de la présente convention, telles qu'elles le sont dans la commune à désigner par le gouvernement dudit Etat. En cas d'infraction à ces prescriptions, commises dans la zone, les juridictions répressives de l'Etat limitrophe sont compétentes et statuent dans les mêmes conditions que si les infractions avaient été commises dans la commune ainsi désignée.

Article 5

1. Les contrôles du pays de sortie sont effectués avant les opérations du pays d'entrée.

2. A partir du moment où les agents du pays d'entrée ont commencé leurs opérations, lesquelles commencent dès que les agents du pays de sortie ont libéré les personnes, bagages, marchandises et autres biens.

a) Les prescriptions légales et réglementaires du pays d'entrée relatives aux contrôles deviennent applicables.

b) Si le pays limitrophe est le pays de sortie, les agents correspondants ne peuvent plus contrôler les personnes, bagages, marchandises, véhicules et autres biens.

c) Si le pays de séjour est le pays de sortie, les agents correspondants de ce pays ne peuvent plus reprendre leurs contrôles, si ce n'est dans les cas dûment justifiés, et moyennant l'accord des autorités compétentes du pays d'entrée.

Article 6

La présente convention ne porte pas préjudice aux pouvoirs des autorités de l'Etat de séjour, quant au droit de maintenir l'ordre public dans la zone et de poursuivre les faits punissables, commis dans la zone, et qui ne constituent pas des infractions aux prescriptions légales et réglementaires relatives aux contrôles.

L'arrestation est toutefois subordonnée au consentement des agents du pays limitrophe, si le fait est commis pendant que ces agents procèdent aux contrôles, ou alors que l'intéressé est appréhendé par eux et maintenu en détention en vue de son transfert dans le pays limitrophe.

Article 7

1. Les agents de l'Etat limitrophe sont autorisés, dans le cadre de la présente convention, à exécuter dans la zone toutes les opérations relatives aux contrôles prévus par les prescriptions légales et réglementaires dudit Etat sur leur propre territoire. En particulier, ils sont autorisés à constater des infractions, à effectuer des saisies, à consentir des transactions sur les infractions constatées ou saisir de ces infractions les juridictions compétentes de leur pays, et à retenir les bagages, marchandises, véhicules et autres biens, en garantie des droits et taxes dus ou des amendes encourues.

2. Ils peuvent également arrêter des personnes, à quelque nationalité qu'elles appartiennent, qui commettent des infractions aux prescriptions relatives au franchissement de la frontière, ou qui sont recherchées par les autorités compétentes de l'Etat limitrophe, procéder à des refoulements et transférer les personnes appréhendées dans cet Etat.

3. Ils peuvent transférer librement sur le territoire de l'Etat limitrophe, les fonds provenant de la perception des droits de douane ou autres impôts, de rétribution ou d'amendes, ainsi que les bagages, marchandises, véhicules et autres biens, consignés, saisis ou retenus pour quelque cause que ce soit.

4. Ils peuvent vendre dans l'Etat de séjour, sous réserve de l'observation des prescriptions légales de cet Etat, les bagages, marchandises, véhicules et autres

biens qu'ils ont retenus ou saisis. Ils peuvent transférer dans l'Etat limitrophe le produit de la vente.

Article 8

Les bagages, marchandises, véhicules et autres biens en provenance de l'Etat limitrophe, qui sont soustraits dans la zone avant les contrôles, sont, lorsqu'ils sont saisis par les agents de l'Etat de séjour, remis, en priorité, aux agents de l'Etat limitrophe.

Article 9

Le retour dans le pays de sortie ne peut être refusé aux personnes auxquelles les agents du pays d'entrée n'accordent pas l'autorisation d'entrée.

Article 10

Pour l'exercice de leurs fonctions dans la zone, les agents des deux Etats se prêtent assistance dans la mesure du possible, en particulier pour la prévention et la recherche des infractions aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur. A cet effet, ils se communiquent aussi rapidement que possible, soit spontanément, soit sur demande, tous renseignements qui présentent un intérêt pour l'exécution du service.

* * *

Ainsi que cela a été indiqué plus haut, ne sont reprises, ci-dessus, que les clauses paraissant les plus importantes et dont la rédaction proposée est susceptible de permettre d'éviter les problèmes dont l'analyse a été faite.

Pour ce qui concerne les autres parties des arrangements à intervenir, qui concernent le personnel (ou les "agents") ainsi que les bureaux et les déclarants en douane, il semble qu'il pourrait être fait un choix entre les textes des accords donnés à titre d'exemples, qui ont tous la même inspiration et ne diffèrent, en fait, que par quelques points particuliers de rédaction. C'est, d'ailleurs, pour une large part, dans ce but précis que la copie de ces textes a été fournie (il conviendrait naturellement de négliger tout ce qui a trait ou fait référence à l'Administration du chemin de fer).

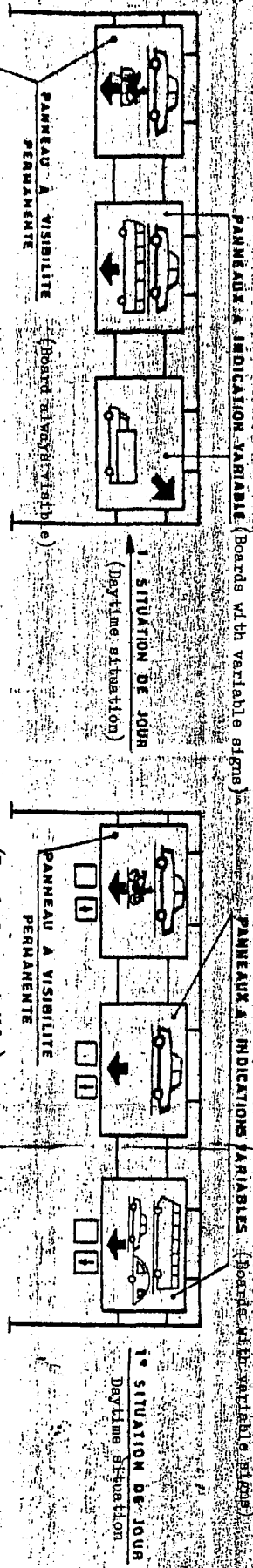
A n n e x e s

1. Exemples de signalisation verticale
 2. Aubettes de tourisme autour d'un bâtiment central et bâtiment principal
 3. Types d'aubettes de tourisme
 4. Aubettes de tourisme - Bâtiment principal
 5. Types d'aubettes de sortie de parking (sur photo du haut à droite - parc à bestiaux)
 6. Plans d'aubettes
 7. Bureau du PERTHUS - les aubettes de tourisme
le bureau français
-

EXEMPLE DE SIGNALISATION VERTICALE

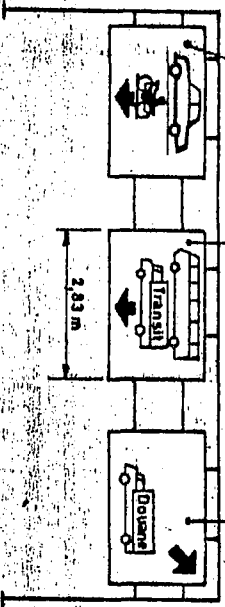
Example of vertical signs

Entrée de la France



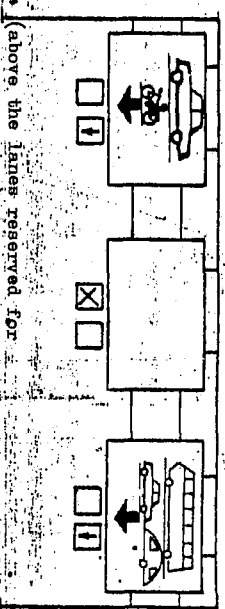
①

avant de la
place (avant)
(before reaching
customs area)



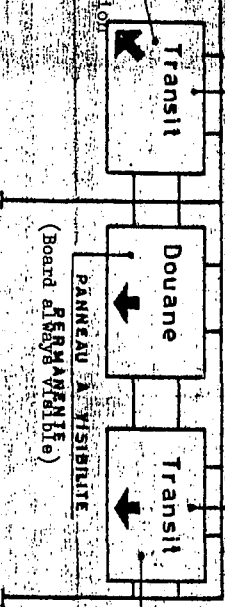
②

au-dessus des voies réservées aux
véhicules touristiques
(above the lanes reserved for
tourist traffic)



au-dessus des voies réservées aux
véhicules touristiques
(above the lanes reserved for
tourist traffic)

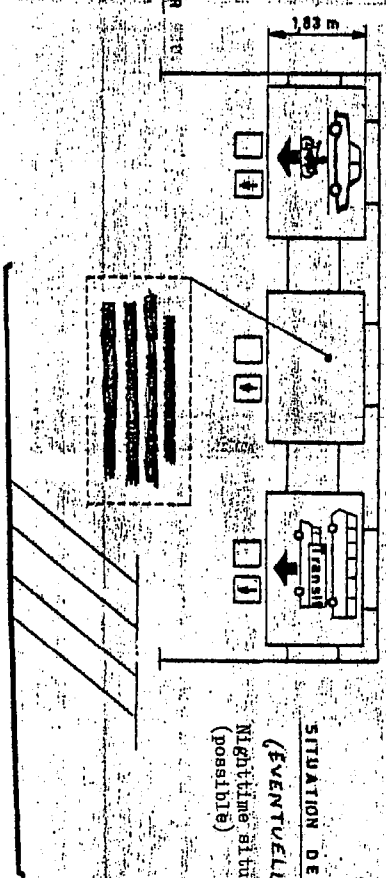
②

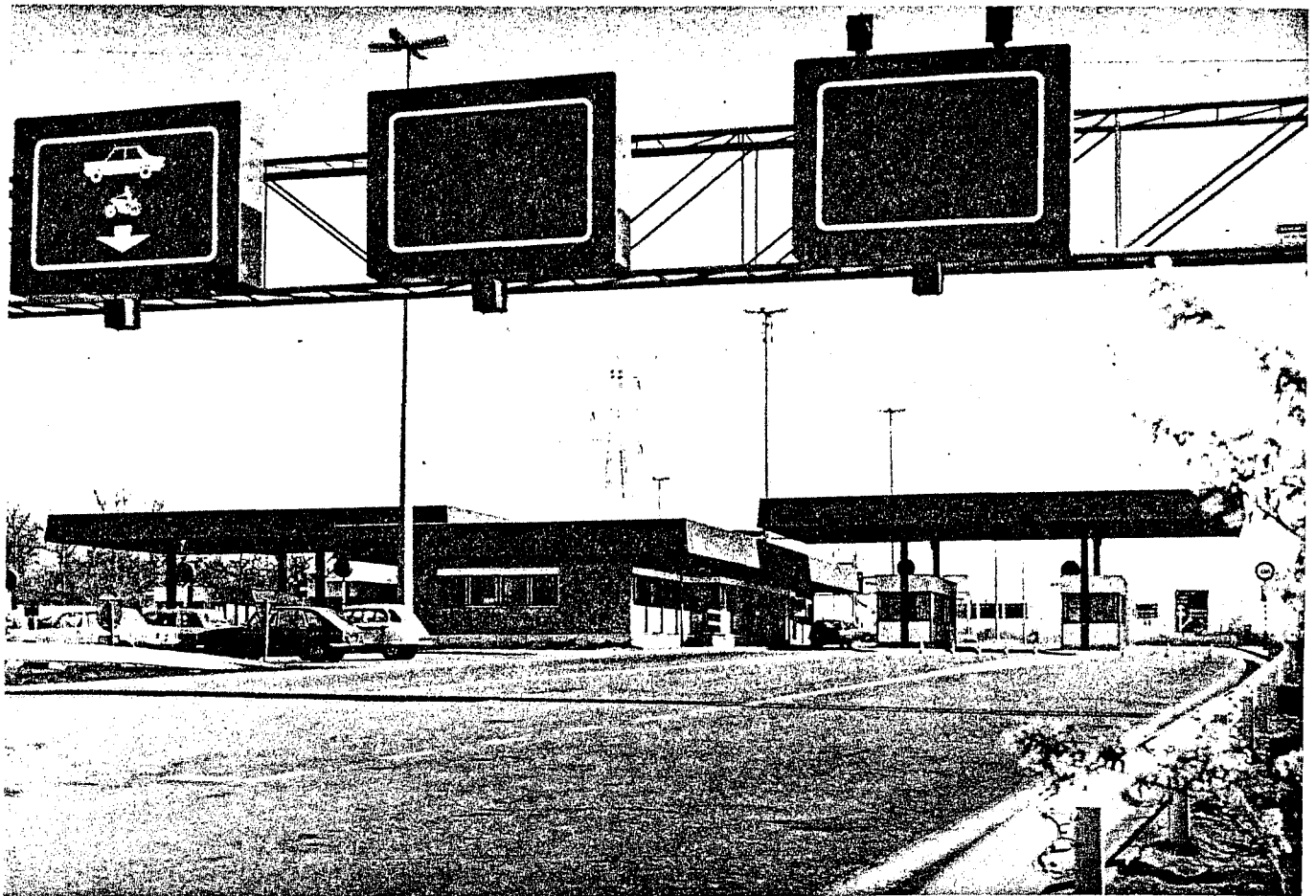


SITUATION DE NUIT
(ÉVENTUELLE)
(Nighttime situation
(possible))

2. SITUATION DE JOUR
Daytime situation

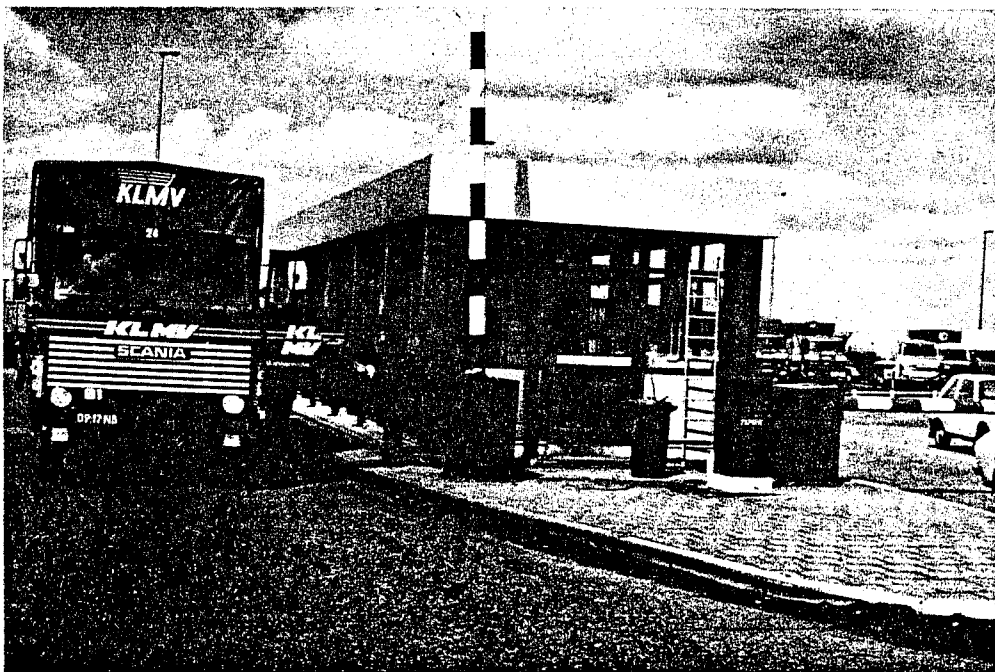
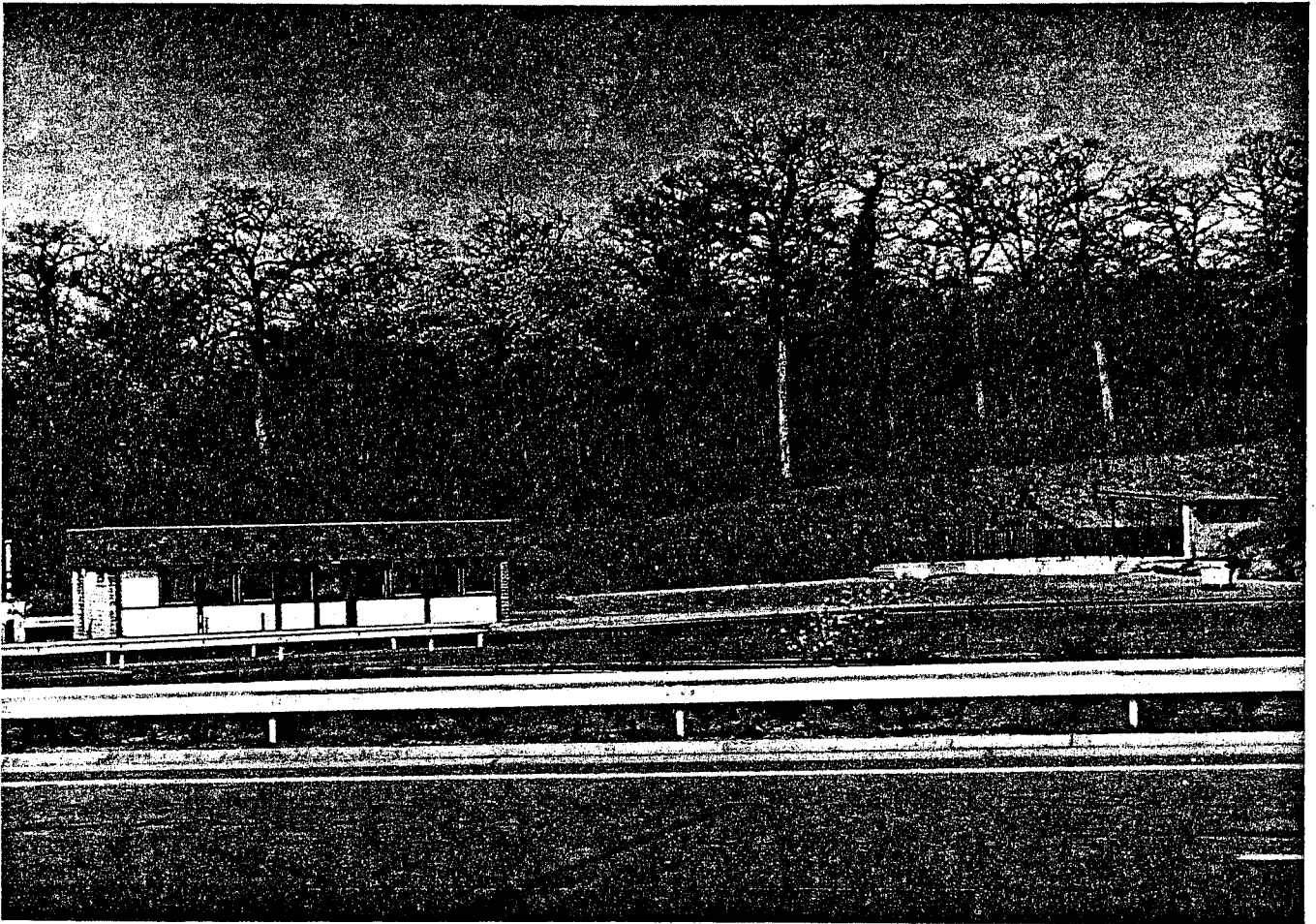
1. SITUATION DE JOUR
Daytime situation



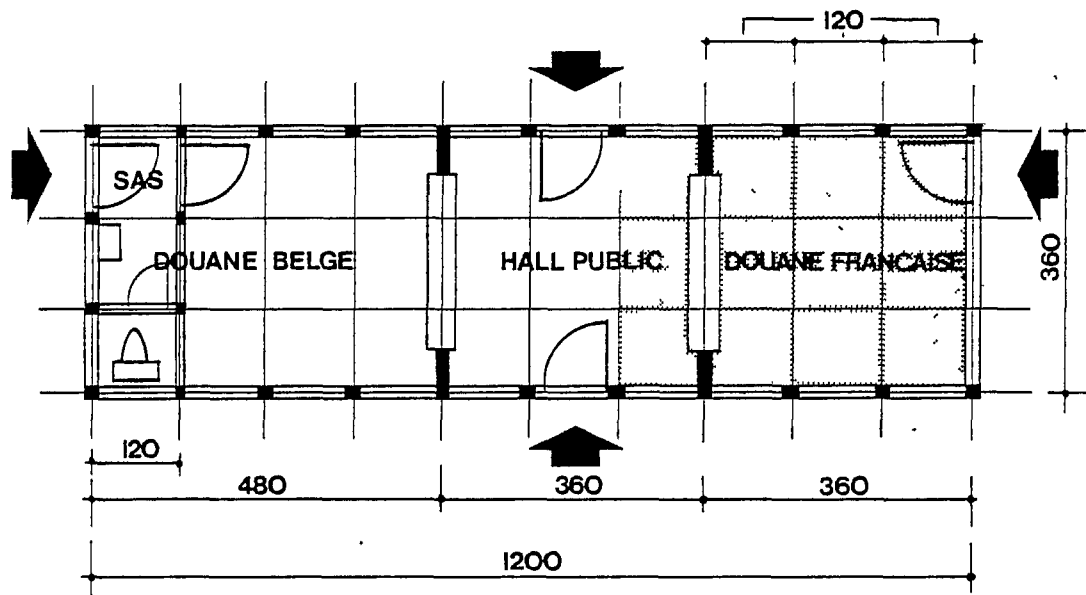




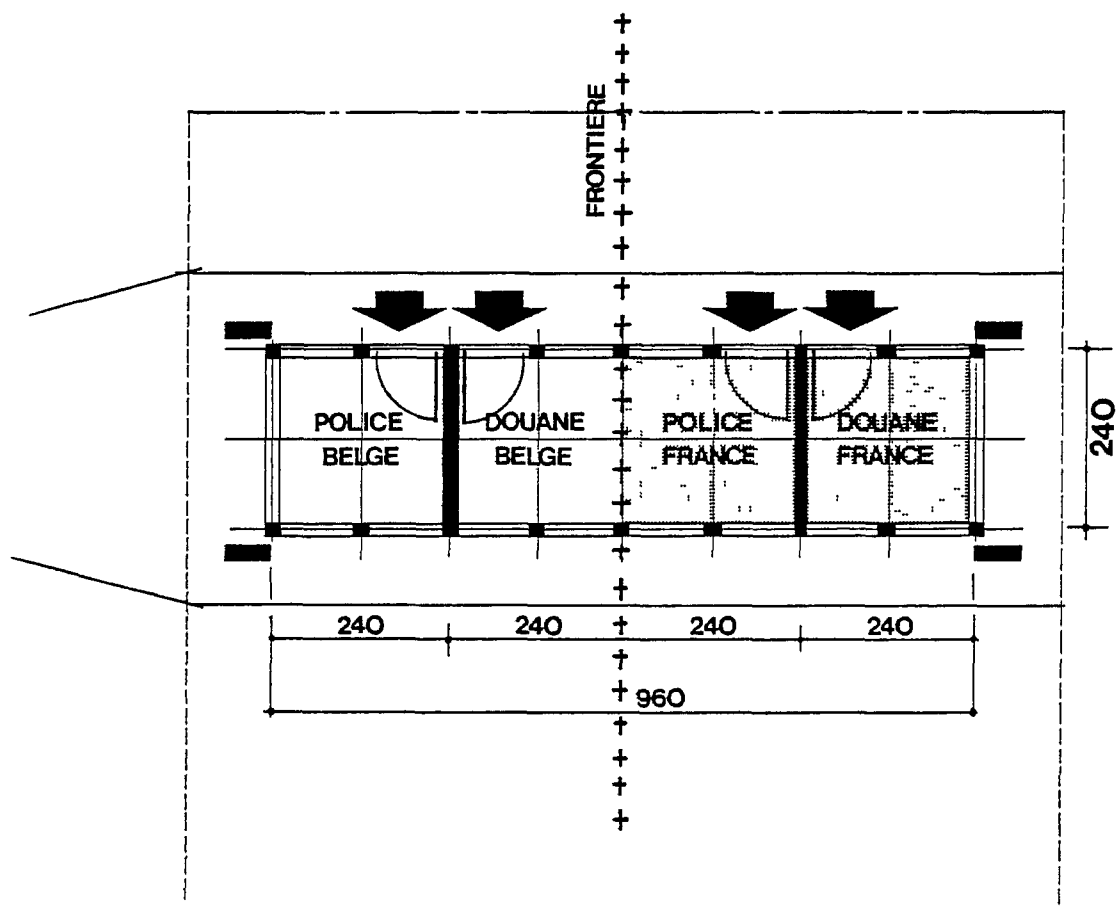


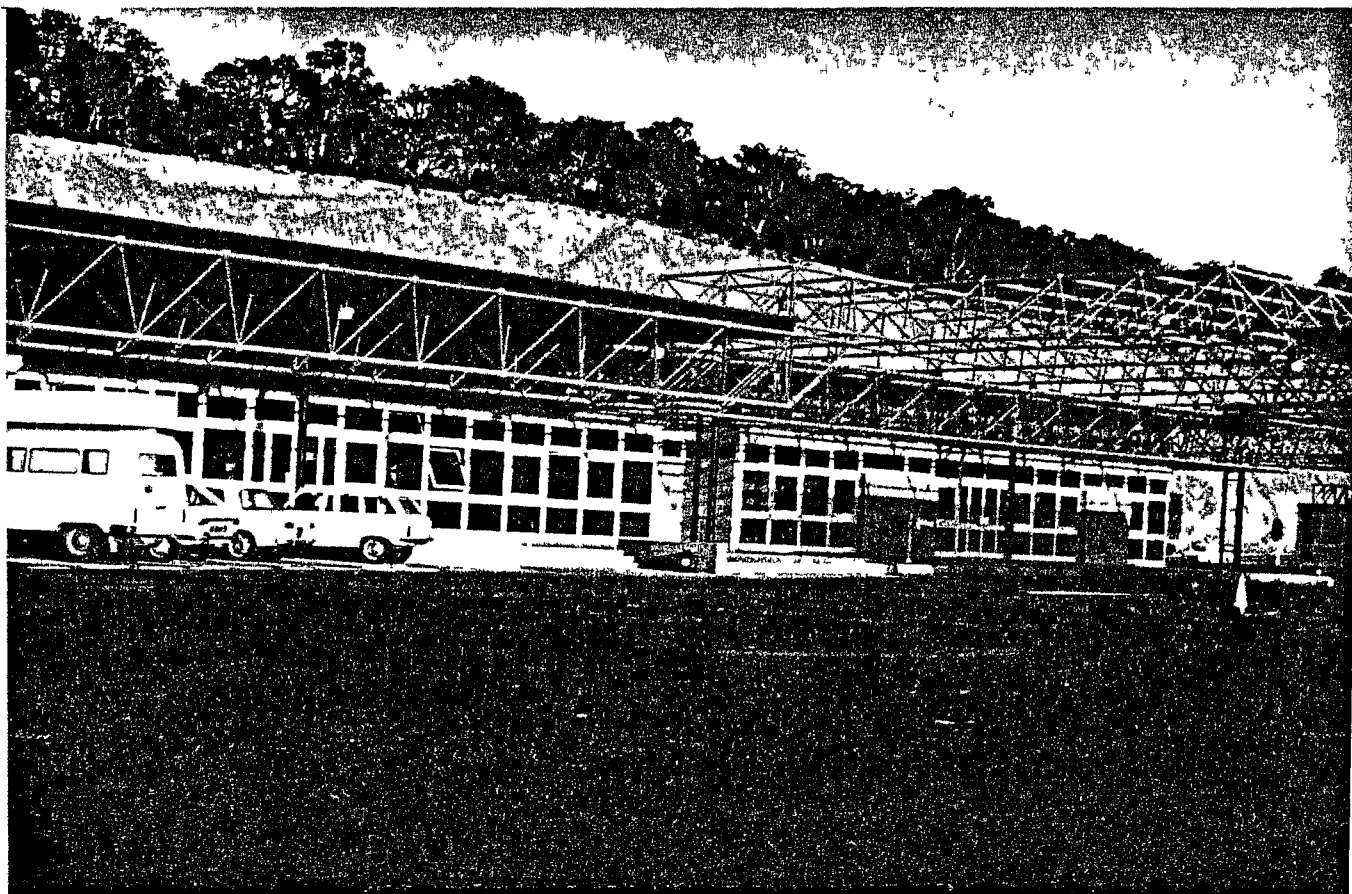
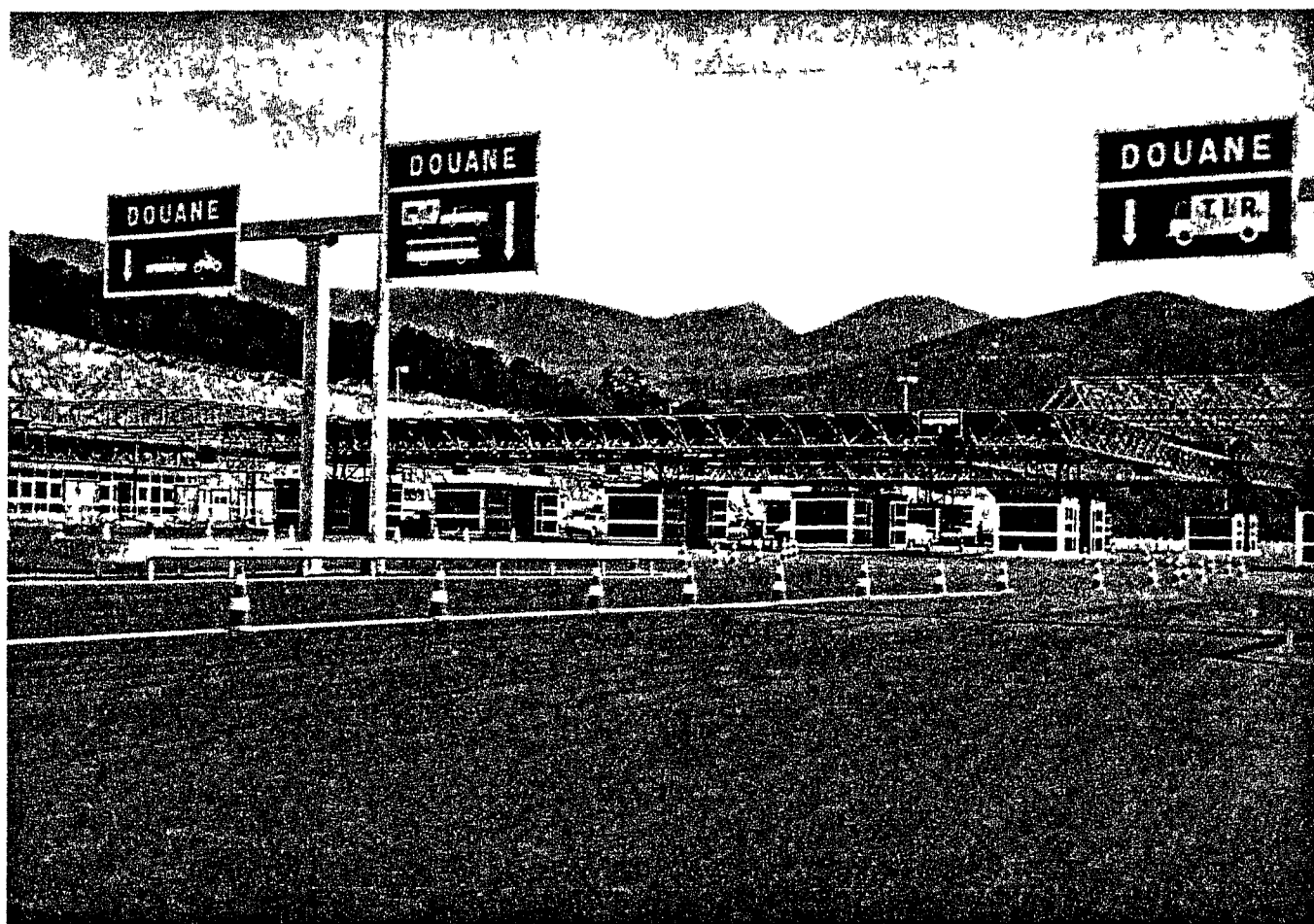


AUBETTE DE CONTROLE T.I.R.



AUBETTE CONTROLE VOYAGEURS





المنطقة الحدودية