

## Accord

### entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relatif au cofinancement par la Suisse des travaux de modernisation de la liaison ferroviaire Paris–Dijon–Dole–Lausanne/Neuchâtel–Berne

Conclu le 25 août 2005

Entré en vigueur par échange de notes le 15 mai 2006

(Etat le 8 août 2006)

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République française,*

ci-après dénommés: les parties contractantes,

vu la Convention du 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse<sup>1</sup>, qui est entrée en vigueur le 28 mars 2003, ci-après la convention bilatérale du 5 novembre 1999,

vu l'arrêté fédéral suisse sur le transit alpin<sup>2</sup> du 4 octobre 1991,

vu l'arrêté fédéral suisse relatif à la construction de la ligne ferroviaire à travers les Alpes, modifications du 20 mars 1998<sup>3</sup>,

vu l'arrêté fédéral suisse relatif au crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse<sup>4</sup> du 8 mars 2005,

vu la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance<sup>5</sup> du 18 mars 2005,

vu la loi française n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF) en vue du renouveau du transport ferroviaire,

vu le décret français n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

vu la loi française n° 85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée,

désireux d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la Suisse et la France et de créer ainsi les conditions propices à l'accroissement du trafic ferroviaire,

souhaitant faciliter le transport de voyageurs entre, d'une part, les grandes agglomérations de la Suisse et, d'autre part, la France,

RO 2006 3095

1 RS 0.742.140.334.97

2 RS 742.104

3 RO 1999 769

4 FF 2005 4885

5 RS 742.140.3

*sont convenus de ce qui suit:*

### **Art. 1**

Conformément à la convention bilatérale du 5 novembre 1999, le présent accord a pour objet de définir les engagements réciproques des parties contractantes en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des travaux nécessaires à la première phase de la modernisation des lignes entre

- a) Paris–Dijon–Dole–Lausanne et
- b) Paris–Dijon–Dole–Neuchâtel–Berne.

### **Art. 2**

1. Le programme dont le financement est prévu par le présent accord prévoit la modification d'installations électriques, des travaux de ligne, la compatibilité électromagnétique des nouvelles installations de télécommunication, des aménagements pour la sécurité des voyageurs, ainsi que des travaux d'adaptation d'ouvrages d'art et d'installations de sécurité. La description détaillée du projet fait l'objet d'une convention de financement et de réalisation entre Réseau ferré de France (RFF) et les parties finançant le programme prévu.

2. Les sillons qui découlent de la réalisation du programme de modernisation de l'infrastructure et d'amélioration de l'exploitation permettront d'envisager un gain de temps global pouvant aller jusqu'à 15 minutes sur les relations Paris–Dole–Lausanne/Neuchâtel–Berne pour les meilleurs temps de parcours.

3. RFF est le maître d'ouvrage pour les prestations et les travaux portant sur les installations dont il a la propriété.

4. La mise en œuvre des mesures prévues au paragraphe 1 est soumise à la législation française.

5. La publication des appels d'offre pour les travaux mentionnés au par. 1 est réalisée simultanément en Suisse et en France. La procédure d'attribution garantit une égalité de traitement entre les entreprises établies en Suisse et en France.

### **Art. 3**

1. Le coût des travaux est estimé par le maître d'ouvrage à 37,1 millions d'euros (hors taxes) aux conditions économiques de juin 2004. Les dépenses réelles sont prises en charge à parts égales par la partie suisse, d'une part, et l'ensemble des cofinanceurs français, d'autre part.

2. Sur ces bases, la partie suisse s'engage à accorder une contribution à fonds perdus à RFF. La convention de financement et de réalisation définit les modalités de versement entre les parties finançant le programme prévu ainsi que l'actualisation de la contribution à fonds perdus de la Suisse.

3. Les dépenses réelles prises en charge par la partie française feront l'objet d'une répartition entre les différents cofinanceurs français concernés qui sera précisée dans la convention de financement et de réalisation. La partie française s'engage sur le financement des dépenses incombant à l'ensemble des cofinanceurs autres que les deux parties dans le cadre de la convention de financement et de réalisation qui sera prévue à cet effet.

4. En cas de décompte final des dépenses inférieures au besoin de financement prévisionnel mentionné au par. 1, la participation financière de la Suisse est réduite de la moitié du montant économisé. En cas de risque de dépassement du montant prévisionnel des travaux ou de modification du programme, le comité de suivi mentionné à l'art. 4 est informé et propose les mesures à prendre au Comité de pilotage mis en place par la convention bilatérale du 5 novembre 1999. Toutefois, en cas d'occurrence d'aléas majeurs, le présent accord ne s'applique pas et devra être renégocié.

#### **Art. 4**

1. Un comité de suivi international chargé de surveiller l'avancement des travaux sera mis en place et se réunira semestriellement. Il sera composé de représentants de chacune des parties contractantes de la convention de financement et de réalisation ainsi que de représentants des autres gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires concernées qui y seront associés en tant qu'observateurs. Ce comité sera présidé par le Préfet de Franche-Comté et élaborera les propositions de décision soumises au comité de pilotage. Sa réunion pourra être demandée par l'une ou l'autre des parties contractantes.

2. Le Comité de pilotage mis en place par la convention bilatérale du 5 novembre 1999 sera tenu régulièrement informé de l'avancement des travaux par le comité de suivi ainsi que par le maître d'ouvrage. Dans le cadre du présent accord, le comité de pilotage est seul habilité à prendre des décisions ayant un impact financier sur l'opération. Elles s'imposent aux acteurs concernés.

#### **Art. 5**

1. Tout différend entre les parties contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord sera soumis au Comité de pilotage mis en place par la convention bilatérale du 5 novembre 1999. Celui-ci s'efforce de régler le différend.

2. Si une entente n'intervient pas au sein de ce Comité, le différend sera porté devant un tribunal arbitral à la requête de l'une ou l'autre des parties contractantes.

3. Le tribunal arbitral sera composé de trois membres: un arbitre nommé par chacune des parties contractantes et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.

4. Si, au terme de trois mois à compter de la désignation du premier arbitre le tribunal n'est pas dûment formé, chaque partie contractante pourra demander au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye de procéder aux nominations nécessaires.

5. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix. Les décisions du tribunal arbitral seront définitives et auront force obligatoire pour les parties contractantes.

#### **Art. 6**

1. Le présent accord entre en vigueur dès que les parties contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs procédures internes requises à cet effet.

2. Le présent accord prendra fin au versement du solde des flux financiers dus.

Fait à Paris, le 25 août 2005, en deux exemplaires originaux, en langue française.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:

Moritz Leuenberger

Pour le Gouvernement  
de la République française:

Dominique Perben