

**No. 43085**

---

**France  
and  
Switzerland**

**Agreement between the Government of the French Republic and the Swiss Federal Council concerning the co-financing by Switzerland of the modernization work of the Paris - Ain - Genève / Nord de la Haute-Savoie railway link. Paris, 25 August 2005**

**Entry into force:** *15 May 2006 by notification, in accordance with article 6*

**Authentic text:** *French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *France, 2 October 2006*

---

**France  
et  
Suisse**

**Accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au cofinancement par la Suisse des travaux de modernisation de la liaison ferroviaire Paris - Ain - Genève / Nord de la Haute-Savoie. Paris, 25 août 2005**

**Entrée en vigueur :** *15 mai 2006 par notification, conformément à l'article 6*

**Texte authentique :** *français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *France, 2 octobre 2006*

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE RELATIF AU COFINANCEMENT  
PAR LA SUISSE DES TRAVAUX DE MODERNISATION DE LA  
LIAISON FERROVIAIRE PARIS - AIN - GENÈVE/NORD DE LA HAUTE-  
SAVOIE

Le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse, ci-après dénommés les Parties contractantes,

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

Vu la loi française no 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 no 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu la loi française no 85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée,

Vu l'arrêté fédéral suisse sur le transit alpin 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,

Vu l'arrêté fédéral suisse relatif au crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse 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 du 18 mars 2005,

Désireux d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la France et la Suisse 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 France et, d'autre part, la Suisse,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article 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 de modernisation de la ligne de Bourg-en-Bresse à Bellegarde-sur-Valsérine (dite "ligne du Haut-Bugey") en vue de l'amélioration de la liaison ferroviaire Paris - Ain - Genève / Nord de la Haute-Savoie.

*Article 2*

1. Le programme dont le financement est prévu par le présent Accord prévoit le renouvellement de la voie, l'électrification de la ligne, des aménagements de points de croisement, l'aménagement des haltes, la création de la gare de Nurieux et le réaménagement du quai TGV de la gare de Bellegarde, la mise en place d'une signalisation moderne, 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) ainsi que la SNCF 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 30 minutes sur la relation Paris - Ain - Genève.

3. RFF et la SNCF sont les maîtres d'ouvrage pour les prestations et les travaux portant sur les installations dont ils ont la propriété.

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

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

*Article 3*

1. Le coût des travaux est estimé par les maîtres d'ouvrage à 303 millions d' Euros (hors taxes) aux conditions économiques de juin 2004.

2. Sur la base des dessertes de la Suisse prévues dans l'étude d'avant-projet sommaire (APS), qui seront mises en place progressivement, la Partie suisse s'engage à accorder une contribution forfaitaire à fonds perdus à RFF et à la SNCF d'un montant global de 110 millions d'Euros, le solde étant pris en charge par l'ensemble des cofinanceurs français. La Convention de financement et de réalisation définit les modalités de versement entre les parties finançant le programme prévu.

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. Toutefois, en cas d'occurrence d'aléas majeurs, le présent Accord ne s'applique pas et devra être renégocié.

*Article 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 des représentants des autres gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires con-

cernées qui y seront associés en tant qu'observateurs. Ce comité sera présidé par le Préfet de Rhône-Alpes 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.

#### *Article 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 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.

#### *Article 6*

1. Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées 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 Gouvernement de la République française :

DOMINIQUE PERBEN  
Ministre des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer

Pour le Conseil fédéral suisse :

MORITZ LEUENBERGER  
Chef du Département fédéral de l'Environnement,  
des Transports, de l'Énergie et de la Communication

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH  
REPUBLIC AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL CONCERNING THE  
COFINANCING BY SWITZERLAND OF THE MODERNIZATION  
WORK OF THE PARIS - AIN - GENÈVE/NORD DE LA HAUTE SAVOIE  
RAILWAY LINK

The Government of the French Republic and the Swiss Federal Council, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Having regard to the Convention of 5 November 1999 between the Government of the French Republic and the Swiss Federal Council Concerning the Interconnection of the Swiss Railway System to the French Railway System, Particularly High-Speed Connections, which entered into force on 28 March 2003, hereinafter referred to as the Bilateral Convention of 5 November 1999,

Having regard to French Act No. 97-135 of 13 February 1997 creating the "French Railways System" (RFF), a public body for the reorganization of railway transport,

Having regard to French Decree No. 97-444 of 5 May 1997 pertaining to the duties and statutes of RFF,

Having regard to French Act No. 85-704 of 12 July 1985 concerning the management of public works and its relation to the management of private operations,

Having regard to the Swiss Federal Decree on Alpine Transit of 4 October 1991,

Having regard to the Swiss Federal Decree concerning the construction of a railway line across the Alps, amendments of 20 March 1998,

Having regard to the Swiss Federal Decree of 8 March 2005 concerning participation in Stage 1 of the connection to high-speed lines,

Having regard to the Federal Act of 18 March 2005 concerning the connection of eastern and western Switzerland to the European network of high-performance trains,

Desirous of improving railway connections between France and Switzerland and thus of creating conditions favourable to the development of railway traffic,

Wishing to facilitate passenger transport between the major cities of France, on the one hand, and Switzerland, on the other,

Have agreed upon the following:

*Article 1*

In conformity with the Bilateral Convention of 5 November 1999, the object of this Agreement is to define the reciprocal undertakings of the Contracting Parties pertaining to the modalities of financing and execution of the work of modernization of the line from Bourg-en-Bresse to Bellegarde-sur-Valserine (known as "the Haut Bugey line") with a view to improving the Paris - Ain - Genève/Nord de la Haute Savoie railway connection.

*Article 2*

1. The programme with the financing of which this Agreement is concerned provides for the renewal of the permanent way, the electrification of the line, the construction or adaptation of railway crossings and halts, the construction of Nurieux station and the reconstruction of the TGV platform at the Bellegarde station, the introduction of a modern signalling system, and work on the reconstruction of existing structures and safety installations. A detailed description of the project shall form the subject of a financing and execution convention between RFF, French National Railways (SNCF) and other parties financing the envisaged programme.

2. The results of the execution of the programme for the modernization of the infrastructure and the improvement of operations will make it possible to envisage an overall time saving of as much as 30 minutes for the Paris - Ain - Geneva connection.

3. RFF and SNCF shall be the project managers in respect of services and works relating to installations of which they are the owners.

4. The implementation of the measures provided for in paragraph 1 shall be subject to French law.

5. Invitations to tender for the works referred to in paragraph 1 shall be published simultaneously in France and in Switzerland. The award procedure shall guarantee equality of treatment as between companies established in France and Switzerland, respectively.

*Article 3*

1. The cost of the operations is estimated by the project managers at 303 million Euros (tax free) under the economic conditions prevailing in June 2004.

2. On the basis of the interconnection with Switzerland, to be established in stages, provided for in the short-term pre-project study (APS), the Swiss Party undertakes to make a contribution to RFF and SNCF consisting of a non-recoverable one-time payment of 110 million Euros, the balance of the costs being chargeable to the French co-financing sources. The details of payments as between the parties financing the envisaged programme shall be specified in the financing and execution convention.

3. The real expenditures borne by the French Party will be shared among the various French cofinancing sources concerned in a manner to be specified in the financing and execution convention. The French Party shall underwrite the financing of expenditures incumbent upon all co-financing sources other than the two Contracting Parties under the financing and execution convention to be concluded to that end.

4. However, in the event of major unforeseen circumstances this Agreement shall not apply and must be renegotiated.

*Article 4*

1. An international monitoring committee shall be appointed to oversee the progress of operations. The committee, which shall meet at intervals of six months, shall be composed of representatives of each of the Contracting Parties to the financing and execution conven-

tion, as well as of representatives of other infrastructure administrations and railway companies concerned, who will be associated thereto as observers. The committee shall be presided by the Prefect of the Rhône-Alpes Department and shall draft proposals to be submitted to the steering committee. A meeting of the monitoring committee may be requested by either of the Contracting Parties.

2. The Steering Committee set up under the Bilateral Convention of 5 November 1999 shall be kept regularly informed of the progress of operations by the monitoring committee and the project manager. Under this Agreement, the steering committee alone shall be empowered to take decisions having a financial impact upon the operation. Such decisions shall be binding upon all players concerned.

#### *Article 5*

1. Any dispute between the Contracting Parties relating to the implementation or interpretation of this Agreement shall be submitted to the Steering Committee set up under the Bilateral Convention of 5 November 1999. That Committee shall endeavour to settle the dispute.

2. If no settlement is reached in the Steering Committee, the dispute shall be submitted to an arbitration tribunal at the request of either of the Contracting Parties.

3. The arbitration tribunal shall have three members: a judge appointed by each of the Contracting Parties and a third judge appointed by agreement between them, who shall preside over the tribunal.

4. If, at the end of three months from the appointment of the first judge, the tribunal has not been duly constituted, either Contracting Party may request the Secretary-General of the Permanent Court of Arbitration at The Hague to make the necessary appointment.

5. The arbitration tribunal shall take decisions by majority vote. Its decisions shall be final and binding upon the Contracting Parties.

#### *Article 6*

1. This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other of the completion of the domestic procedures required to that end.

2. This Agreement shall be terminated by the payment of the balance of the amounts of financing due.

Done at Paris, on 25 August 2005, in two original copies, in French.

For the Government of the French Republic:

DOMINIQUE PERBEN

Minister of Transport, Infrastructure, Tourism and the Sea

For the Swiss Federal Council:

MORITZ LEUENBERGER

Chief, Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications

