

**No. 43084**

---

**France  
and  
Switzerland**

**Agreement between the Government of the French Republic and the Swiss Federal Council concerning the co-financing by Switzerland of the construction work for the first phase of the "East" branch of the Rhin-Rhône high-speed line. 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 réalisation de la première phase de la branche "Est" de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. 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 RÉALISATION DE LA PREMIÈRE  
PHASE DE LA BRANCHE "EST" DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE  
RHIN-RHÔNE

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*

Le présent Accord a pour objet de définir les engagements réciproques des Parties contractantes en ce qui concerne les modalités de financement des travaux de réalisation de la première phase de la branche "Est" de la ligne à grande vitesse entre Villers-les-Pots (Côte d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort) dite ligne à grande vitesse Rhin-Rhône branche est, en vue de l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Paris et Mulhouse.

*Article 2*

1. Le programme, dont le financement est prévu par le présent Accord, prévoit notamment la réalisation de 140 km de ligne nouvelle, deux gares nouvelles desservant les agglomérations de Besançon, de Belfort et de Montbéliard et les raccordements au réseau ferré classique. La description détaillée du projet va faire l'objet d'une convention de financement et de réalisation entre RFF, la SNCF et les divers cofinanceurs du programme prévu.

2. Les sillons qui découlent de la réalisation du programme mentionné au paragraphe 1 permettront d'envisager un gain de temps global de l'ordre de 30 minutes sur les relations entre Paris, le Nord de la France et Bâle et le Nord de la Suisse. Sur les liaisons avec la vallée du Rhône et la Méditerranée, la branche "Est" de la LGV Rhin-Rhône permettra de créer de nouvelles liaisons directes.

3 Réseau ferré de France (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.

*Article 3*

1. Le coût des travaux est estimé par les maîtres d'ouvrage à 2053 millions d'euros (hors taxes) aux conditions économiques de janvier 2004 pour la Partie sous maîtrise d'ouvrage de RFF et à 154 millions d'euros (hors taxes) aux conditions économiques de janvier 2002 pour la Partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

2. Au vu de l'utilité socio-économique du projet pour la Suisse, la partie s'engage à octroyer une contribution financière forfaitaire unique de 100 millions de francs suisses valable pour l'ensemble de la branche "Est".

3. Le solde fera l'objet d'une répartition entre les différents cofinanceurs qui sera précisée dans la Convention de financement et de réalisation.

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

*Article 4*

1. Le comité de pilotage du projet de ligne nouvelle à grande vitesse Rhin-Rhône sera chargé de surveiller l'avancement des travaux. Il est notamment composé de chacune des Parties contractantes de la Convention de financement et de réalisation.

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 pilotage du projet ainsi que par les maîtres d'ouvrage.

*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 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.

*Article 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 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 CO-FINANCING BY SWITZERLAND OF THE CONSTRUCTION WORK FOR THE FIRST PHASE OF THE “EAST” BRANCH OF THE RHINE-RHONE HIGH-SPEED LINE

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 concerning 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 Swiss 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 of Switzerland, on the other,

Have agreed upon the following:

*Article 1*

The object of this Agreement is to define the reciprocal undertakings of the Contracting Parties pertaining to the modalities of financing the construction work for Stage 1 of the "East" branch of the high-speed line between Villers-les-Pots (department of Côte d'Or) and Petit-Croix (territory of Belfort), also known as the Rhine-Rhône high-speed line, eastern branch, with a view to improving the railway connection between Paris and Mulhouse.

*Article 2*

1. The project the financing of which forms the subject of this Agreement provides, in particular, for the construction of 140 km of new permanent way, two new stations to serve the Besançon, Belfort and Montbéliard areas, and connections to the existing railway network. A detailed description of the project will form the subject of a financing and execution convention between RFF, the French National Railways (SNCF) and other agencies cofinancing the project.

2. The execution of the project referred to in paragraph 1 will make it possible to envisage an overall time saving of the order of 30 minutes in railway traffic between Paris and northern France, on the one hand, and Basel and northern Switzerland, on the other. As for traffic with the Rhône valley and the Mediterranean, the "East" branch of the Rhine-Rhône high-speed line will permit the establishment of new direct connections.

3. The French Railways Network (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 execution of the measures provided for in paragraph 1 shall be subject to French law.

*Article 3*

1. The cost of the works is estimated by the project managers at 2,053 million Euros (tax free) under the economic conditions prevailing in January 2004 for the part managed by RFF and 154 million Euros (tax free) under the economic conditions prevailing in January 2002 for the part managed by SNCF.

2. Given the social and economic usefulness of the project to Switzerland, the Swiss Party undertakes to make a one-time contribution amounting to a lump sum of 100 million Swiss francs towards the "East" branch project as a whole.

3. The balance will be divided among the various agencies co-financing the project. Details will be specified in the Financing and Execution Convention.

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

*Article 4*

1. The steering committee of the project for a new Rhine-Rhône high-speed line shall be placed in charge of overseeing the progress of operations. Its membership shall include, in particular, representatives of each of the Contracting Parties to the financing and execution convention.

2. The Steering Committee set up under the Bilateral Convention of 5 November 1999 shall be regularly informed of the progress of operations by the steering committee of the project as well as by the project managers.

*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 body shall endeavour to settle the dispute.

2. If no agreement is reached within the 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 date of 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. The decisions of the arbitration tribunal 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 respective domestic procedures required to that end.

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

