



N° 459

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 novembre 2011.

## PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Jean-Marc AYRAULT,

Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,  
ministre des affaires étrangères.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet ferroviaire Lyon-Turin, outre qu'il réduira le temps du trajet Paris-Milan à 4 heures, doit permettre de basculer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, secteur sensible du point de vue environnemental. Ce projet vise également à améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie. Élément du projet prioritaire n° 6 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), il est appelé à recevoir un financement substantiel de la part de l'Union européenne.

Le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin avait déjà fait l'objet de deux accords internationaux :

– l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la création d'une commission intergouvernementale (CIG) pour la préparation et la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, signé à Paris, le 15 janvier 1996 ;

– l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin, le 29 janvier 2001.

L'accord de 2001 a notamment conduit à la création d'un promoteur, Lyon Turin Ferroviaire (LTF), chargé de mener les études et travaux préparatoires.

La CIG a été chargée, en décembre 2007, par les ministres français et italien, de préparer un nouvel accord portant notamment sur le tracé définitif, la prise en charge financière, les principes de gouvernance de l'opération, en particulier du promoteur public appelé à succéder à LTF, les modalités de réalisation et la politique de report modal.

Le nouvel accord concerne la « section internationale » du Lyon-Turin, qui reliera Saint Didier de la Tour, en France, au nœud ferroviaire de Turin en Italie. Cette section internationale est constituée de trois parties distinctes : la partie française, entre Saint-Didier de la Tour et Montmélian,

la partie commune franco-italienne, entre Montmélian et Chiusa S. Michele, et la partie italienne, des environs de Chiusa S. Michele au nœud ferroviaire de Turin.

Il comporte sept titres regroupant vingt-huit articles précisant les conditions de conduite et les conditions d'exploitation du projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin ; ainsi que trois annexes relatives à la délimitation précise du projet, aux principes juridiques, économiques et financiers qui doivent guider l'action du promoteur et enfin aux mesures de report modal accompagnant la réalisation de l'opération.

Les dispositions de l'accord peuvent être présentées de manière synthétique comme suit.

Le **titre I<sup>er</sup>** est relatif aux dispositions générales.

L'article 1<sup>er</sup> précise l'objet du nouvel accord qui constitue un avenant à l'accord signé le 29 janvier 2001 à Turin et fixe les conditions de conduite du projet de ligne nouvelle entre Lyon et Turin ainsi que les conditions de son exploitation future. Il précise que cet accord ne constitue pas l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord signé le 29 janvier 2001 à Turin et relatif à l'engagement des travaux définitifs.

L'article 2 présente les définitions utilisées dans le reste du texte et précise en particulier les nouvelles limites de la section internationale, de la partie commune et de la section transfrontalière, laquelle est placée, au sein de la partie commune, sous le contrôle des deux États.

L'article 3 rappelle que le projet est placé sous le contrôle paritaire des États italiens et français dont la responsabilité opérationnelle est confiée à un nouveau promoteur public.

L'article 4 définit précisément la délimitation de la partie commune franco-italienne et indique qu'elle sera réalisée par phases successives en commençant par la section transfrontalière composée du tunnel de base, des gares internationales de Saint-Jean de Maurienne et de Suse et des raccordements immédiats à la ligne actuelle. La consistance des phases suivantes sera définie ultérieurement dans le cadre d'accords à venir.

Enfin, l'article 5 expose la structure des titres II et suivant du projet d'accord.

Le **titre II** est relatif à la gouvernance du projet et au droit applicable à l'opération et au promoteur public.

L'article 6 institue le nouveau promoteur public chargé de la conduite stratégique et opérationnelle du projet, et le désigne en tant qu'entité adjudicatrice au sens de la directive 2004/17/CE. Son siège est à Chambéry où sont situés au moins la moitié des effectifs, et sa direction opérationnelle est basée à Turin. Le promoteur public a la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la section transfrontalière. Le conseil d'administration du promoteur est constitué à parité entre les deux États. Le directeur général et le directeur administratif et financier sont nommés par la partie italienne. Le président du conseil d'administration, le président de la commission des contrats et le président du service permanent de contrôle sont nommés par la partie française. Un représentant de la Commission européenne assiste aux séances du conseil d'administration sans disposer de droit de vote. Des représentants des régions Piémont et Rhône-Alpes peuvent assister aux séances du conseil d'administration en tant qu'observateurs sans droit de vote. L'article dispose également que le droit de passation et d'exécution des contrats auquel est assujéti le promoteur découle directement des directives 2004/17/CE, 89/665/CE et 2007/66/CE et rappelle la primauté du droit communautaire rendant inapplicables les normes de droit national qui seraient contraires, incompatibles ou plus restrictives que celui-ci. Enfin, cet article rappelle que l'opération est conduite, en France, dans le cadre de la démarche Grand Chantier et, en Italie, dans le cadre de la loi de la région Piémont « *Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri Sviluppo Territorio* ».

L'article 7 prévoit une commission des contrats composée de douze experts indépendants nommés à parité par chaque État pour un mandat de cinq années. Elle s'assure de la régularité et de la transparence des procédures d'attribution des contrats et marchés du promoteur ainsi que de leurs avenants. Elle dispose des conditions d'indépendance garantissant sa libre action en particulier sur le plan budgétaire. Ses avis sont délibérés et motivés. Le Président de cette commission, nommé par la partie française, a voix prépondérante. L'article 7 précise les procédures afférentes à l'intervention de la commission des contrats. La commission nomme en son sein une commission d'évaluation après réception des offres finales pour fournir son avis à la Commission sur les offres relatives à un marché ou à un contrat. Le directeur général ne peut passer outre un avis défavorable de cette commission qu'à la condition qu'une majorité qualifiée du conseil d'administration le lui permette.

L'article 8 institue un service permanent de contrôle du promoteur qui veille au bon emploi des fonds publics et au bon fonctionnement du

promoteur public. Le service est composé de douze experts nommés à parité par chaque État pour un mandat de cinq années. Le président du service permanent de contrôle, nommé par la partie française, a voix prépondérante. Le service rend compte régulièrement de l'activité du promoteur, en faisant appel, s'il l'estime nécessaire, à des experts de son choix. Il dispose de pouvoirs d'investigation et de moyens matériels et financiers visant à garantir son autonomie de fonctionnement. Ce service peut être saisi par le conseil d'administration y compris par le représentant de la Commission européenne, par l'une des parties signataires de l'accord, par le directeur général ou par le président de la commission des contrats. Il peut également s'autosaisir.

L'article 9 redéfinit la composition et le rôle de la Commission intergouvernementale du Lyon-Turin instituée par l'accord du 15 janvier 1996 et modifié par l'accord signé le 29 janvier 2001 à Turin. Elle exerce notamment les compétences d'avis et de recommandations aux Gouvernements sur l'opération et sur la gestion de la ligne historique du Fréjus, d'élaboration du projet d'avenant prévu à l'article 4 de l'accord signé le 29 janvier 2001 à Turin, d'information des collectivités, de coordination des procédures, des acteurs et des normes applicables à l'opération. La commission comporte des représentants des deux États ; des représentants des régions Rhône-Alpes et Piémont sont associés à ses travaux. Un représentant de la Commission européenne participe à ses réunions comme membre sans droit de vote. En son sein, un comité de sécurité est constitué pour les questions relatives à la sécurité civile et aux secours et à la sécurité des infrastructures et des circulations ferroviaires. Au sein de la Commission intergouvernementale, un comité de sûreté est également créé et est chargé notamment d'émettre des avis ou propositions, d'être l'interlocuteur des différents intervenants dans le domaine de la sûreté, d'instruire les documents relatif à la sûreté et d'organiser les contrôles qui s'avèreraient nécessaires. Enfin, l'article 9 fixe les règles de coordination des autorités de régulation compétentes sur les territoires italien et français dans le domaine ferroviaire conformément aux dispositions de la directive 2001/14/CE. Les avis de ces autorités doivent être élaborés en concertation étroite. En cas d'avis divergents, les deux organismes doivent constituer un comité de conciliation chargé de produire dans un délai d'un mois un avis conforme.

L'article 10 précise que le droit applicable au promoteur pour la passation et l'exécution des contrats et marchés est le droit public français à l'exception des contrats sans lien direct avec la conception, la réalisation ou l'exploitation des ouvrages et qui sont entièrement réalisés sur le territoire

italien, qui sont soumis au droit italien. Par ailleurs, les litiges portant sur l'interprétation et l'exécution des contrats passés par le promoteur public ayant directement pour objet la construction, l'installation des équipements ou l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière sont soumis au tribunal arbitral en vertu de l'article 27. Les procédures d'autorisation en matière d'urbanisme, d'environnement, d'aménagement foncier restent soumises au droit territorialement applicable.

En matière de droit du travail, l'article 10 précise que le droit applicable est celui du territoire concerné. Toutefois, par exception, les travaux de génie civil se voient appliquer le droit du pays à partir duquel les travaux ont été engagés jusqu'au diaphragme constituant le point de jonction entre les chantiers engagés de part et d'autre de la frontière. Également par exception, les marchés d'installation des équipements sont soumis au seul droit français. Les corps d'inspection du travail sont autorisés à exécuter des missions sur l'ensemble de la section transfrontalière. Le promoteur public est chargé de faire figurer parmi les pièces des marchés et contrats les règles spécifiques en matière de santé et de sécurité au travail telles qu'elles résultent des études effectuées en prévision du chantier de construction de la section transfrontalière par les services français et italien d'inspection du travail.

Enfin, l'article 10 précise que le promoteur est assujetti à la législation et à la réglementation fiscale applicable en France.

L'article 11 prévoit que les ouvrages construits par le promoteur deviennent sa propriété sous réserve des dispositions des contrats qu'il conclura notamment s'il s'agit de contrats de partenariat. À la disparition du promoteur, les biens deviennent propriété de chaque État sur son territoire.

L'article 12 précise que les éventuelles recapitalisations ne peuvent être effectuées sans l'accord des deux parties ou du promoteur public.

L'article 13 précise les conditions de transition entre LTF (Lyon-Turin Ferroviaire) chargé des travaux et études préalables et le promoteur public chargé des travaux définitifs. En particulier, il organise la transmission de tout ou partie des droits et obligations le cas échéant à titre gratuit, et sans conséquence fiscale, entre les deux entités, compte tenu du fait que les États ont intégralement financé à leurs frais la totalité des prestations réalisées par LTF.

Le **titre III** contient les dispositions particulières relatives à la conduite des études, reconnaissances et travaux préliminaires.

L'article 14 précise la portée temporelle des dispositions du titre III qui s'étendent jusqu'à la promulgation de l'accord prévu à l'article 4 du traité signé à Turin le 29 janvier 2001.

L'article 15 précise que les études et travaux de reconnaissance sont financés à parts égales par les États à l'exception des surcoûts liés au changement de tracé dans le val de Suse qui sont pris en charge en totalité par l'Italie.

Le **titre IV** organise les modalités de réalisation du projet pour les phases ultérieures.

L'article 16 précise la portée temporelle des dispositions du titre IV ainsi que les principes de réalisation du projet. Il rappelle la nécessité pour la bonne réussite du projet d'une contribution financière importante de l'Union européenne et d'une recherche de la meilleure capacité d'autofinancement du projet par le biais d'une tarification adaptée de l'infrastructure. Cet article fixe également les principes généraux devant guider la tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin afin qu'aucune section ne vienne prélever à son seul bénéfice la totalité de la capacité contributive.

L'article 17 renvoie à l'annexe 2 l'énumération des principes juridiques, économiques et financiers qui doivent guider le promoteur public dans la conduite de l'opération.

L'article 18 fixe les clés de financement de l'opération. Déduction faite des contributions européennes et de la part financée par les péages, la France financera 42,1 % de la première phase, correspondant à la section transfrontalière, et l'Italie 57,9 %, dans la limite du coût estimé au stade « projet » qui sera certifié par un tiers externe. Toutefois, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement seront financées intégralement sur leur territoire par chaque État.

L'article 19 précise que chaque État acquiert les emprises foncières nécessaires au projet et les remet au promoteur public.

Le **titre V** précise les dispositions en matière d'exploitation.

L'article 20 définit la portée des dispositions du titre V qui seront applicables après la mise en service de l'ouvrage.



L'article 21 précise que les autorités nationales de sécurité restent compétentes sur leur territoire. Toutefois, elles doivent se coordonner et rendre une décision conjointe et motivée pour l'instruction des agréments de sécurité ainsi que pour l'instruction des demandes de certificats de sécurité partie B au sens de l'article 10, paragraphe 1, sous b), de la directive 2004/49/CE. Chaque gestionnaire d'infrastructure est chargé de définir sur la section qui le concerne un plan d'intervention et de sécurité cohérent avec le plan de secours binational établi par les préfets territorialement compétents et validé la CIG. Le commandement et la direction des secours sont assurés par les autorités nationales compétentes selon la localisation du sinistre. En cas d'incertitude, les secours sont engagés des deux côtés. Ces dispositions ne font pas obstacle à une action immédiate lorsque les circonstances l'exigent, le cas échéant après consultation de l'autre partie.

L'article 22 permet à des protocoles additionnels de préciser les règles complémentaires de coopération interétatique notamment pour ce qui concerne les dispositions en matière de contrôle de la bonne application du droit du travail et de contrôles de sécurité.

Le **titre VI** organise les mesures d'accompagnement du projet.

L'article 23 rappelle la nécessité d'accompagner la réalisation du projet de mesures volontaristes de report modal dont les principes sont énumérés en annexe 3 de l'accord. Il rappelle la nécessité de mettre ces mesures en œuvre dans un cadre coordonné à l'échelle de l'Arc alpin.

L'article 24 engage les deux États à modifier dans un délai de deux ans la convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et Vintimille et aux sections de chemin de fer comprises entre ces gares afin notamment de constituer un comité de sécurité pour le tunnel historique.

L'article 25 précise que le promoteur est compétent pour fixer les redevances d'utilisation de la section transfrontalière de la ligne nouvelle et de la ligne historique sur sa partie comprise entre les raccordements avec la ligne nouvelle. Ceci doit permettre d'assurer la cohérence de la tarification et d'éviter un effet de concurrence.

Le **titre VII** est relatif aux dispositions finales.

L'article 26 prévoit la possibilité d'amendements convenus entre les parties notamment pour prévoir la réalisation de prestations

supplémentaires. Les conditions d'entrée en vigueur de ces amendements sont fixées par chaque accord.

L'article 27 institue un tribunal arbitral pour régler les différends entre les parties ou entre le promoteur public et l'une des parties ou encore entre les titulaires des contrats ou marchés et le promoteur. Pour les différends entre les parties ou entre le promoteur et une partie, chaque partie nomme un arbitre dans un délai de deux mois. Ces deux arbitres désignent un troisième arbitre ressortissant d'un État tiers. En cas d'absence de nomination la désignation est effectuée par le président de la Cour de justice de l'Union européenne ou, s'il est empêché ou ressortissant d'un des pays signataires de l'accord, par le président de chambre de cette Cour par ordre d'ancienneté. Pour les différends entre les promoteurs et ses cocontractants, chaque cocontractant nomme un arbitre, le promoteur nomme autant d'arbitre que de cocontractants ; les arbitres ainsi nommés désignent un arbitre supplémentaire qui préside le tribunal. À défaut, le président est nommé par le président de la Cour de justice de l'Union européenne. Le tribunal doit prendre ses décisions à la majorité des voix, les arbitres ne pouvant s'abstenir et le président ayant voix prépondérante le cas échéant. Les décisions du tribunal sont définitives et obligatoires.

Enfin, l'article 28, prévoit la notification par chaque partie de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur de l'accord qui prend effet le premier jour du premier mois suivant le jour de réception de la seconde notification. Cet article prévoit également l'abrogation des dispositions contraires à l'accord qui pourraient être contenues dans les accords du 15 janvier 1996 et du 29 janvier 2001.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (ensemble trois annexes) qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### **Article unique**

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (ensemble trois annexes), signé à Rome, le 30 janvier 2012, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 28 novembre 2012.

*Signé* : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères*

*Signé* : Laurent FABIUS



# A C C O R D

entre le Gouvernement de la République française  
et le Gouvernement de la République italienne  
pour la réalisation et l'exploitation  
d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin  
(ensemble trois annexes),  
signé à Rome, le 30 janvier 2012

---



**ACCORD**  
**entre le Gouvernement de la République française**  
**et le Gouvernement de la République italienne**  
**pour la réalisation et l'exploitation**  
**d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin**  
**(ensemble trois annexes)**

Le Gouvernement de la République française  
 Et

Le Gouvernement de la République italienne,  
 Ci-après désignés les Parties,

Vu la directive 91/440/CEE modifiée du Conseil du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires,

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire,

Vu la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil, du 31 mars 2004, portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux,

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires,

Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté,

Vu la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France,

Vu l'Accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin,

Vu l'Accord signé le 29 janvier 2001 à Turin pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Vu l'Accord signé le 3 décembre 2004 à Rome pour la prise en compte de la sûreté dans les études de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Convaincus de la nécessité d'inscrire le déplacement des personnes et le transport de marchandises dans l'arc alpin dans une perspective de développement durable favorisant les modes les plus respectueux de l'environnement,

Convaincus que le potentiel du mode ferroviaire en complément du mode maritime mérite d'être mieux exploité pour atteindre cet objectif et que le développement des services qu'il doit offrir pour satisfaire aux besoins sociaux et économiques permettra de mettre en œuvre des mesures volontaristes visant à orienter les déplacements vers ce mode,

Désireux d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention sur la protection des Alpes (convention alpine), signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg,

Désireux de conduire cette opération en cohérence avec le déploiement des réseaux transeuropéens de transport,

Prenant acte des propositions de la Commission intergouvernementale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

**TITRE I<sup>er</sup>**

**Dispositions générales**

**Article 1<sup>er</sup>**

*Objet*

Les Parties fixent par le présent avenant à l'accord signé entre elles le 29 janvier 2001 à Turin les conditions de conduite du projet de liaison ferroviaire mixte marchandises-voysageurs entre Lyon et Turin ainsi que les conditions dans lesquelles cet ouvrage, au terme de sa réalisation, sera exploité.

Les Parties fixent également par le présent Accord les conditions d'une meilleure utilisation de la ligne historique du Fréjus, notamment en définissant les mesures d'accompagnement du projet, et de sécurité.

Le présent Accord ne constitue pas l'avenant prévu à l'article 4 de l'Accord entre les Gouvernements français et italien signé à Turin le 29 janvier 2001. En particulier, il n'a pas pour objet de permettre l'engagement des travaux définitifs de la partie commune franco-italienne, qui nécessitera l'approbation d'un nouvel avenant tenant notamment compte de la participation définitive de l'Union européenne au projet.

**Article 2**

*Définitions*

Aux fins du présent Accord, on entend par :

a) « section internationale », l'ensemble des ouvrages, installations et équipements ferroviaires construits et à construire entre Saint-Didier-de-la-Tour et le nœud ferroviaire de Turin.

Elle est constituée de trois parties :

- la partie française, entre les environs de Saint-Didier-de-la-Tour et les environs de Montmélian,
- la partie commune franco-italienne, entre les environs de Montmélian en France et de Chiusa S. Michele en Italie (ci-après « la partie commune franco-italienne »),
- la partie italienne, des environs de Chiusa S. Michele au nœud de Turin,

b) « section transfrontalière », la section de la partie commune comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne en France et Suse-Bussoleno en Italie ;

c) « CIG », la Commission intergouvernementale franco-italienne instituée par l'Accord du 15 janvier 1996 ;

d) « Promoteur public », l'entité commune, dotée de la personnalité juridique, créée et contrôlée à parité par les deux Etats français et italien pour mener à bien les missions visées à l'article 6 du présent Accord ;

e) « Ligne historique du Fréjus », la section de ligne ferroviaire située entre les gares de Modane et de Bardonnèche, y compris le tunnel historique du Fréjus, gares exclues.

### Article 3

#### *Principes généraux*

Les Parties décident de placer le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin sous leur contrôle paritaire et d'adopter une gouvernance du projet et du Promoteur public visant à la fois à confier la responsabilité opérationnelle du projet au Promoteur public et à assurer un contrôle de ce Promoteur public pour leur garantir la qualité, la traçabilité, l'impartialité et la cohérence de ses travaux, la performance de l'ouvrage et le respect du calendrier et du budget alloué à l'opération, ainsi que la prise en compte de la sécurité.

### Article 4

#### *Partie commune franco-italienne*

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe I au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

a) en France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;

b) d'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;

c) d'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;

d) d'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa S. Michele ;

e) en France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;

f) ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.

En complément, Rete Ferroviaria Italiana (ci-après « RFI ») réalisera des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno.

La consistance des phases suivantes sera définie par les Parties dans le cadre d'accords ultérieurs.

### Article 5

#### *Mise en œuvre*

Le titre II du présent Accord définit les dispositions relatives à la gouvernance du projet et au droit qui lui est applicable.

Le titre III précise certaines dispositions relatives à la conduite des études et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne.

Le titre IV définit les dispositions relatives aux modalités de réalisation du projet.

Le titre V définit les dispositions applicables à la mise en service et à l'exploitation de la section transfrontalière.

Le titre VI définit les mesures d'accompagnement du projet.

Enfin, le titre VII définit les dispositions finales d'entrée en vigueur et de révision du présent Accord, ainsi que celles relatives au règlement des différends.

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001, un nouvel avenant complètera l'Accord ainsi modifié pour définir les modalités de lancement des travaux définitifs de la partie commune franco-italienne.

## TITRE II

### Gouvernance du projet droit applicable

#### Article 6

##### *Rôle du Promoteur public*

6.1 Le Promoteur public est une entité adjudicatrice au sens de la directive 2004/17/CE du 31 mars 2004, mise en place par les Parties conformément aux principes définis par l'article 3 du présent Accord.

Il est seul responsable de la conclusion et du suivi de l'exécution des contrats que nécessitent la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage.

Il assure la direction stratégique et opérationnelle du projet. Il est responsable de sa bonne fin vis-à-vis des Parties et de l'Union européenne.

Il est également compétent pour effectuer toute opération susceptible de faciliter ou de compléter la réalisation des missions énumérées ci-dessus.

Le siège du Promoteur public est établi à Chambéry (France), où au moins la moitié des effectifs est basée, alors que la direction opérationnelle est basée à Turin (Italie).

6.2 Le Promoteur public a qualité de gestionnaire de l'infrastructure de la section transfrontalière au sens de la directive 2001/14/CE et pourra déléguer tout ou partie des missions qu'il assure en cette qualité, en concluant des accords avec d'autres gestionnaires d'infrastructures des deux Etats.

Dans l'hypothèse où le Promoteur public déciderait de procéder à une telle délégation dès la mise en service de l'ouvrage, cette décision devrait alors intervenir au moins deux ans avant ladite mise en service.

6.3 Les statuts et le règlement intérieur du Promoteur public transcrivent les dispositions du présent Accord afin de permettre sa mise en œuvre.

Le Promoteur public est comptable, vis-à-vis des Parties au présent Accord, du respect des directives applicables au projet.

6.4 La composition du conseil d'administration du Promoteur public est paritaire entre les deux Etats. Le directeur général et le directeur administratif et financier sont nommés par la Partie italienne. Le président du conseil d'administration, le président de la commission des contrats et le président du service permanent de contrôle sont nommés par la Partie française. Le directeur général est assisté par un directeur juridique qui est nommé par la Partie française.

Un représentant de la Commission européenne participe aux réunions du conseil d'administration comme membre sans droit de vote.

Des représentants de la Région Rhône-Alpes (France) et de la Région Piémont (Italie) peuvent assister aux réunions du conseil d'administration, comme observateurs sans droit de vote, dans les conditions prévues par les statuts du Promoteur public.

Le directeur général est nommé par la Partie italienne parmi les membres du conseil d'administration. Il se voit déléguer toutes les responsabilités opérationnelles de la société, y compris la définition de l'organigramme de la société, les ressources humaines, le bilan et l'activité financière.

Tous les recrutements sont basés exclusivement sur les compétences des candidats.

La durée du mandat du président et du directeur général est de 6 ans. Ces mandats sont renouvelables.

6.5 Nonobstant toute disposition contraire, incompatible ou plus restrictive du droit national applicable au Promoteur public :

- le Promoteur public peut conclure tous les types de contrats en vue de la réalisation de sa mission, dès lors qu'ils sont autorisés par la directive 2004/17/CE et respectent les principes, objectifs et dispositions qu'elle comporte,
- pour l'attribution de ces contrats, le Promoteur public respecte les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures et applique l'ensemble des principes mentionnés par l'article 7.1 du présent Accord ainsi que les objectifs et règles imposés par la directive 89/665/CEE du Conseil du 21 décembre 1989, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et



administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux, modifiée notamment par la directive 2007/66/CE.

S'agissant des conditions de passation et d'exécution des contrats de travaux, de fournitures et de services nécessaires à la réalisation de ses missions liées à la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage, le Promoteur public est tenu au respect de la Constitution française ainsi qu'à celui des règlements et des directives communautaires, notamment la directive 2004/17/CE. Compte tenu de la primauté du droit communautaire, sont inapplicables les normes du droit national qui se révéleraient contraires, incompatibles ou plus restrictives que ladite directive. Le Promoteur public peut mettre en œuvre les procédures de droit national qu'il estime adéquates, à condition qu'elles soient strictement compatibles avec le droit communautaire.

Les directives communautaires mentionnées par le présent Accord visent également les directives ultérieures ayant le même objet.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement des chantiers, le Promoteur public applique, pour la partie française, la « Démarche Grand Chantier » et, pour la partie italienne, la loi de la Région Piémont « Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri-Sviluppo-Territorio », sous réserve de leur compatibilité avec le présent Accord.

## Article 7

### *Commission des contrats*

7.1 Une Commission des contrats est instituée au sein du Promoteur public, afin de garantir les principes énoncés à l'article 6.5 du présent Accord et les exigences de choix de l'offre économiquement la plus avantageuse et de rigueur financière dans l'exécution des contrats.

La Commission des contrats n'est compétente que pour les seuls contrats de services, travaux et fournitures dont la conclusion est obligatoirement soumise à une procédure de publicité et de mise en concurrence formalisée en application de la directive 2004/17/CE.

La Commission des contrats est composée d'experts indépendants reconnus pour leurs compétences dans les aspects techniques, juridiques, économiques et financiers de la passation et de l'exécution des contrats précités passés par le Promoteur public. Ces experts ne peuvent pas être membres du conseil d'administration.

La Commission des contrats est composée de 12 membres nommés pour moitié par chaque Partie.

Chaque Partie notifie le nom de chaque membre de la Commission qu'il entend désigner à l'autre Partie, qui dispose alors d'un délai de quinze jours pour faire connaître sa décision. En l'absence d'objection dans ce délai, l'autre Partie est réputée avoir approuvé la désignation. La récusation d'un membre doit être justifiée et motivée par écrit. En cas de récusation, la Partie concernée doit désigner un autre candidat, qui ne peut plus être récusé.

Le président de la Commission des contrats est nommé par la Partie française ; il a voix prépondérante en cas de partage.

Le mandat des membres de la Commission des contrats est d'une durée de 5 ans. Il est renouvelable.

La Commission des contrats ne délibère valablement qu'à la condition que la moitié des membres soient présents ou représentés.

7.2 Préalablement au lancement de la procédure de passation des contrats, la Commission des contrats vérifie la détermination suffisante des besoins, le respect de la directive 2004/17/CE, la pertinence de la procédure choisie et des critères retenus pour la sélection des candidatures et des offres ainsi que la pertinence du dossier de consultation des entreprises.

Elle émet sur ces questions un avis juridique, technique, économique et financier, avant la publication de l'avis d'appel public à la concurrence.

Elle reçoit un compte rendu du contenu des dossiers de candidature et des offres.

Elle contrôle le contenu des négociations, dont elle reçoit un compte rendu régulier. L'ensemble ou une partie des membres de la Commission peuvent être associés aux négociations des contrats ou aux dialogues compétitifs précédant leur attribution.

Chaque membre de la Commission des contrats, tenu au respect de la confidentialité des offres et des procédures de passation des contrats, dispose d'un droit de communication sur pièces et de consultation sur place des dossiers de candidature et des offres des candidats et plus généralement de tous les documents émis par le Promoteur public ou les candidats dans le cadre de la procédure.

La Commission des contrats contrôle le bien-fondé de l'élimination des candidatures et des offres ainsi que la pertinence des analyses et propositions du Promoteur public relatives aux offres. Elle donne son avis préalablement à toute décision relative aux candidatures, aux offres, à l'infirmité, à la déclaration sans suite ou plus généralement à l'interruption éventuelle de la procédure ainsi qu'au choix final de l'attributaire.

7.3 Une commission d'évaluation est chargée d'un travail préliminaire d'instruction sur les offres finales reçues.

Les membres de cette commission sont nommés après réception des offres finales des concurrents par le président de la Commission des contrats, qui fait son choix parmi les membres de celle-ci, en composition paritaire entre les deux Etats, en motivant son choix sur la base des compétences professionnelles spécifiques des experts concernés.

Le président de la commission d'évaluation est nommé par le président de la Commission des contrats ; il a voix prépondérante en cas de partage.

La commission est composée de 6 membres, qui participent aux délibérations et au vote de la Commission des contrats sur l'avis qu'elle doit rendre sur l'attribution du contrat. A la fin de l'instruction qu'elle effectue, la commission d'évaluation remet un rapport technique à la Commission des contrats en séance plénière. La commission d'évaluation y formule une proposition d'avis sur l'attribution du marché que la Commission des contrats doit rendre au directeur général du Promoteur public.

7.4 En cours d'exécution des contrats, la Commission des contrats est saisie de toute réclamation ou demande de modification émanant des titulaires des contrats conclus par le Promoteur public, de tout projet d'avenant, de tout projet de décompte général et définitif ou document équivalent et de tout projet de transaction avec les titulaires des contrats conclus par le Promoteur public. La Commission des contrats donne son avis préalablement à toute modification substantielle des contrats, à la signature de tout avenant, à l'acceptation totale ou partielle de toute réclamation, à la notification de tout décompte général et définitif ou de tout document en tenant lieu et à toute transaction.

Elle est immédiatement informée de tout contentieux contractuel.

7.5 Les avis rendus par la Commission des contrats et la proposition d'avis rendue par la commission d'évaluation prévue par l'article 7.3 du présent Accord sont motivés, aux plans technique, juridique, économique et financier. La Commission des contrats est saisie en temps utile, pour lui permettre d'instruire et de rendre des avis motivés. Elle peut émettre un avis, général ou particulier, sur les conditions de sa saisine.

La Commission des contrats rend son avis dans un délai de 90 jours francs à compter de sa saisine. Ce délai ne commence à courir qu'à compter de la transmission de l'ensemble des documents lui permettant de statuer. Le Président de la Commission des contrats adresse sans délai au directeur général toute demande de documents complémentaires.

Dans le délai précité, en fonction de l'importance et des enjeux du contrat soumis à son examen, la Commission des contrats peut décider de ne pas rendre d'avis. Le Président de la Commission des contrats notifie l'intention de la Commission au directeur général. Dans cette hypothèse, la procédure suit son cours, dans le respect des compétences respectivement dévolues au directeur général et au conseil d'administration du Promoteur public.

En cas d'avis favorable à la proposition du directeur général, la procédure suit son cours conformément aux termes de l'avis et dans le respect des compétences respectivement dévolues au directeur général et au conseil d'administration du Promoteur public.

En cas d'avis défavorable à la proposition du directeur général ou si la Commission des contrats n'a pas été en mesure de rendre son avis dans le délai prévu au deuxième alinéa du présent article, le directeur général ne peut poursuivre la procédure qu'en sollicitant obligatoirement l'approbation du conseil d'administration statuant à une majorité qualifiée fixée par les

statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie. Si le directeur général fait le choix d'agir conformément à l'avis défavorable de la Commission des contrats, il lui présente un nouveau projet, tenant compte des motifs de cet avis défavorable.

Les Parties au présent Accord, le directeur général et les membres du conseil d'administration sont immédiatement rendus destinataires de tout avis de la Commission des contrats.

7.6 Le Promoteur public veille à ce que la Commission des contrats dispose en permanence des moyens matériels et financiers suffisants pour permettre son bon fonctionnement. A cet effet, le président de la Commission propose un budget annuel au conseil d'administration ; ce budget ne peut être rejeté que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie.

La Commission des contrats peut, dans le respect de son budget, faire appel aux experts de son choix pour la réalisation d'études particulières et, plus généralement, pour l'assister dans l'élaboration des avis qu'elle doit rendre.

Le Président de la Commission des contrats dispose seul des moyens affectés à la Commission pour lui permettre d'accomplir sa mission. La passation et l'exécution des contrats conclus à cet effet sont assurées par le Président de la Commission des contrats au nom du Promoteur public, dans le respect de la directive 2004/17/CE. Ils sont signés par le Président de la Commission dans le respect des seuils de compétences du conseil d'administration, qui ne peut refuser d'autoriser la signature du contrat que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie. Les contrats signés sont immédiatement transmis au Service permanent de contrôle.

Le Président de la Commission des contrats rend compte périodiquement de l'utilisation des moyens de la Commission des contrats au conseil d'administration, au directeur général, au Service permanent de contrôle et aux autres autorités de contrôle du Promoteur public.

7.7 Les modalités pratiques du fonctionnement de la Commission des contrats sont prévues, dans le respect des dispositions du présent article, par les statuts et le règlement intérieur du Promoteur public.

## Article 8

### *Service permanent de contrôle*

8.1 Outre les autorités de contrôle instituées par la législation nationale applicable au Promoteur public, il est institué un Service permanent de contrôle.

Le Service permanent de contrôle veille au respect du bon emploi des fonds publics, à l'efficacité économique, financière et technique du Promoteur public, à la bonne exécution du projet et, plus généralement, au bon fonctionnement du Promoteur public, dans le respect de ses statuts, de son règlement intérieur et des dispositions du présent Accord.

Le Service permanent de contrôle est composé d'experts dans les domaines concernés par l'activité du Promoteur public.

Le Service permanent de contrôle est composé de 12 membres nommés pour moitié par chaque Partie. Chaque Partie notifie le nom de chaque membre du Service qu'il entend désigner à l'autre Partie, qui dispose alors d'un délai de quinze jours pour faire connaître sa décision. En l'absence d'objection dans ce délai, l'autre Partie est réputée avoir approuvé la désignation. La récusation d'un membre doit être justifiée et motivée par écrit. En cas de récusation, la Partie concernée doit désigner un autre candidat, qui ne peut plus être récusé.

Le président du Service permanent de contrôle est nommé par la Partie française ; il a une voix prépondérante en cas de partage.

Le mandat des membres du Service permanent de contrôle est d'une durée de cinq ans. Il est renouvelable.

Le Service permanent de contrôle ne délibère valablement sur l'adoption des rapports et des notes d'alerte qu'à la condition que la moitié des membres soient présents ou représentés.

Les personnes ayant ou ayant eu la qualité de membre du conseil d'administration ou de la Commission des contrats du Promoteur public, exerçant ou ayant exercé des fonctions de direction au sein du Promoteur public, ne peuvent être membres du Service permanent de contrôle.

8.2 Le Service permanent de contrôle rend des rapports et des notes d'alerte sur tous les aspects de l'exécution du projet par le Promoteur public. Il dispose des pouvoirs d'investigation les plus étendus, sur pièces et sur place. Il formule le cas échéant des préconisations motivées pour l'amélioration de l'efficacité du Promoteur public.

Le Service permanent de contrôle peut être saisi par le conseil d'administration, y compris à la demande du représentant de la Commission européenne assistant à ses réunions, une des Parties signataires, le directeur général ou le président de la Commission des contrats. Il peut également se saisir de toute question qu'il juge utile à l'exercice de sa mission.

Les rapports et les notes d'alerte du Service permanent de contrôle sont immédiatement transmis à l'autorité qui l'a saisi et aux Parties signataires du présent Accord.

8.3 Le Service permanent de contrôle est placé au sein du Promoteur public qui, sous le contrôle des Parties, veille à ce qu'il dispose en permanence des moyens matériels et financiers suffisants pour permettre son bon fonctionnement. A cet effet, le président du Service permanent de contrôle propose un budget annuel au conseil d'administration ; ce budget ne peut être rejeté que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie.

Le Service permanent de contrôle peut, dans le respect de son budget, faire appel aux experts de son choix pour la réalisation d'études particulières et, plus généralement, pour l'assister dans sa mission et pour l'élaboration des rapports qu'il doit rendre. Le président du Service permanent de contrôle dispose seul des moyens affectés au Service pour lui permettre d'accomplir sa mission. La passation et l'exécution des contrats conclus à cet effet sont assurées par le Président du Service permanent de contrôle au nom du Promoteur public, dans le respect de la directive 2004/17/CE. Ils sont signés par le Président du Service permanent de contrôle dans le respect des seuils de compétences du conseil d'administration, qui ne peut refuser d'autoriser la signature d'un contrat que par une majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie.

Les contrats signés sont immédiatement transmis à la Commission des contrats.

Le Président du Service permanent de contrôle rend compte périodiquement de l'utilisation des moyens du Service aux Parties, au conseil d'administration et au directeur général, ainsi qu'aux autres autorités de contrôle du Promoteur public.

8.4 Les modalités pratiques du fonctionnement du Service permanent de contrôle sont prévues, dans le respect des dispositions du présent article, par les statuts et le règlement intérieur du Promoteur public.

## Article 9

### *Commission intergouvernementale, comité de sécurité, comité de sûreté, organismes de contrôle et de régulation*

#### 9.1 Commission intergouvernementale

9.1.1 La Commission intergouvernementale est composée de deux délégations nommées respectivement par chacune des Parties. Chaque délégation est composée de sept membres au plus.

La délégation française comprend des représentants des ministres chargés des affaires étrangères, de l'environnement, de l'équipement et des transports, de l'économie et des finances, du budget et de l'intérieur.

La délégation italienne comprend des représentants des ministres chargés des affaires étrangères, de l'environnement, des infrastructures et des transports, de l'économie et des finances et de l'intérieur.

Un représentant de la Commission européenne participe aux réunions de la Commission intergouvernementale comme membre sans droit de vote.

Les chefs de chacune des délégations assurent alternativement, et pour une durée d'un an, la présidence de la Commission.

9.1.2 Pour la phase d'études, reconnaissances et travaux préliminaires évoquée à l'article 5 de l'Accord du 29 janvier 2001, et jusqu'à son achèvement, les compétences de la Commission intergouvernementale relatives à cette phase, décrites à l'article 9 de ce même Accord, restent en vigueur.

9.1.3 Pour la réalisation des travaux de la section transfrontalière, la Commission intergouvernementale se voit attribuer les compétences suivantes :

- a) émettre des avis et des recommandations à l'intention des Parties, notamment sur le déroulement et l'avancement de l'opération ainsi que sur l'exploitation de la section transfrontalière et de la ligne historique du Fréjus ; la Commission intergouvernementale est, à cette fin, régulièrement informée par le Promoteur public pour pouvoir effectuer le suivi de ses activités ;
- b) suivre pour le compte des Parties toute question spécifique à la section transfrontalière et à la ligne historique du Fréjus, notamment aux fins d'une meilleure coordination des acteurs ;
- c) élaborer le projet d'avenant prévu par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001 ;
- d) informer les collectivités territoriales françaises et italiennes concernées de l'avancement des études et travaux, sachant que les régions Rhône-Alpes et Piémont sont associées aux travaux de la Commission intergouvernementale ;
- e) veiller, dans le respect des compétences du Promoteur public résultant du présent Accord, à la bonne coordination des procédures nationales de concertation et de consultation que les autorités responsables sont chargées de mener à bien, conformément à l'ordre juridique respectif de chacune des Parties, et leur fournir toutes les informations nécessaires à leur conduite ;
- f) coordonner et valider les normes particulières applicables à la section transfrontalière et à la ligne historique du Fréjus, notamment dans le domaine de l'exploitation ferroviaire, de la sécurité et de la sûreté, à appliquer en phase de conception, de réalisation et d'exploitation ;
- g) s'assurer de la bonne coordination des travaux des autorités nationales de sécurité ferroviaire, en particulier pour la délivrance par ces autorités des agréments de sécurité, des certificats de sécurité partie B et des autorisations pour l'utilisation du nouvel ouvrage et de la ligne historique du Fréjus ;
- h) valider, avant leur mise en œuvre, les plans d'intervention et de secours, le plan de secours binational et les programmes des exercices de sécurité ou de secours proposés sur la section transfrontalière ou sur la ligne historique du Fréjus ;
- i) favoriser la coordination entre les services de police et de douane des deux Etats.

9.1.4 Pour l'exécution des missions qui lui sont attribuées par le présent Accord, la Commission intergouvernementale :

- a) établit son règlement intérieur et l'approuve ;
- b) dispose de deux secrétariats nationaux ;
- c) crée un Comité de sécurité qui l'assiste dans les décisions qu'elle propose aux Parties concernant la sécurité technique de l'ouvrage, en phase de projet, de réalisation ou d'exploitation ;
- d) crée un comité de sûreté qui l'assiste dans les décisions qu'elle propose aux Parties et qui intéressent les questions liées à la sûreté ;
- e) bénéficie de la collaboration des administrations de chaque Partie ;
- f) consulte les exploitants du réseau ferroviaire national de chacun des deux Etats sur les résultats de ses études, les conclusions qu'elle en tire et sur ses propositions, dans le cadre d'un Comité des exploitants ferroviaires nationaux institué à cet effet ;
- g) est régulièrement informée des décisions prises par le Promoteur public.

9.1.5 Chacune des Parties prend en charge les frais de fonctionnement de sa délégation à la Commission intergouvernementale. Le contrôle des dépenses engagées par chaque délégation est assuré suivant les règles de gestion propres à la Partie concernée. Cette disposition entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent Accord.

## 9.2 Comité de sécurité

9.2.1 La Commission intergouvernementale créée auprès d'elle un comité de sécurité composé d'experts de chacune des Parties dans les domaines :

- a) de la sécurité des infrastructures et des circulations ferroviaires,
  - b) de la sécurité civile et des secours.
- Les autorités nationales de sécurité ferroviaire des deux Etats sont représentées au comité de sécurité.

Ce comité est consultatif. Il peut être saisi par la Commission intergouvernementale de toute question dans ses domaines de compétences.

9.2.2 Il a notamment pour missions :

- a) d'émettre des avis ou des propositions à la CIG, à son initiative ou sur demande de celle-ci,
- b) de veiller à la conformité des normes et dispositifs de sécurité de la liaison ferroviaire en application des règles nationales et européennes,
- c) d'être l'interlocuteur du Promoteur public, du Service permanent de contrôle, de la Commission des contrats et, le cas échéant, des opérateurs concernés, pour l'ensemble des affaires relatives à la sécurité,
- d) d'instruire pour la CIG l'ensemble des documents relatifs à la sécurité, et le retour d'expérience des incidents ou accidents le cas échéant,
- e) de transmettre les instructions de la CIG, de s'assurer de leur mise en œuvre, d'obtenir toute information ou document utile, de réaliser à la demande de la CIG les contrôles et inspections correspondantes, d'organiser l'inspection des travaux ;
- f) de proposer la politique et le thème des exercices et de soumettre à la CIG les conclusions de leur retour d'expérience.

Aux fins de ses missions, le Comité de Sécurité peut faire appel sans frais complémentaires à la collaboration des administrations de chaque Partie.

## 9.3 Comité de sûreté

9.3.1 La Commission intergouvernementale créée auprès d'elle un comité de sûreté composé d'experts de chacune des Parties dans le domaine de la sûreté.

Ce comité est consultatif. Il peut être saisi par la Commission intergouvernementale de toute question dans ses domaines de compétences.

9.3.2 Il a notamment pour missions :

- a) d'émettre des avis ou des propositions à la CIG, à son initiative ou sur demande de celle-ci,
- b) d'être l'interlocuteur du Promoteur public, du Service permanent de contrôle, de la Commission des contrats et, le cas échéant, des opérateurs concernés, pour l'ensemble des affaires relatives à la sûreté,
- c) d'instruire pour la CIG l'ensemble des documents relatifs à la sûreté,
- d) de transmettre les instructions de la CIG, de s'assurer de leur mise en œuvre, d'obtenir toute information ou document utile, de réaliser à la demande de la CIG les contrôles et inspections correspondantes, d'organiser l'inspection des travaux.

Aux fins de ses missions, le comité de sûreté peut faire appel sans frais complémentaires à la collaboration des services compétents en matière de sûreté des administrations de chaque Partie.

## 9.4 Organismes de contrôle et de régulation

9.4.1 Sans préjudice de l'article 25 du présent Accord, les réglementations française et italienne relatives à la régulation ferroviaire et à l'accès au réseau sont applicables respectivement sur la partie française et la partie italienne de la section transfrontalière.

9.4.2 Les législations nationales peuvent prévoir des avis des organismes de contrôle nationaux créés en application de l'article 30 de la directive 2001/14/CE. Quand ils concernent la section transfrontalière ou la ligne historique du Fréjus, les avis des organismes de contrôle nationaux peuvent porter sur l'ensemble de la section concernée et non sur la seule partie située sur leur territoire national. Les avis de chaque organisme de contrôle sont élaborés en concertation étroite avec l'organisme de l'autre Etat. Ces avis n'ont pas un caractère contraignant.

9.4.3 Lorsqu'il ne peut être rattaché à un seul territoire national, tout recours au titre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE qui concerne la section transfrontalière ou la ligne historique du Fréjus est présenté devant l'organisme de contrôle français, qui est chargé de l'instruire. Cet organisme de contrôle doit recueillir l'avis conforme de l'organisme de contrôle italien avant de rendre sa décision.

Dans le cas où il apparaît, pendant la période d'instruction, que les deux organismes de contrôle ne peuvent trouver un accord, ils constituent sans délai un comité de conciliation. Ce comité est composé de deux membres de chaque organisme de contrôle. Son président a voix prépondérante en cas de partage. La présidence est exercée alternativement pour un an par la France et par l'Italie. Ce comité doit rendre son avis dans un

délaï d'un mois, pendant lequel le délaï d'instruction du recours est suspendu. L'organisme de contrôle français doit rendre sa décision conformément à l'avis de ce comité.

9.4.4 Tout recours à l'encontre d'une décision de l'organisme de contrôle français ou italien est présenté devant la juridiction compétente de l'État de l'organisme de contrôle concerné.

9.4.5 Sans préjudice des dispositions 9.4.3 et 9.4.4 du présent article, les organismes de contrôles français et italien se concertent afin d'établir une doctrine commune pour toute question concernant la section transfrontalière ou la ligne historique du Fréjus, notamment préalablement à toute décision.

#### Article 10

##### *Droit applicable*

10.1 Compte tenu de l'unité physique et fonctionnelle de la section transfrontalière :

a) la passation et l'exécution des contrats de travaux, services et fournitures conclus par le Promoteur public pour l'exécution de ses missions sont régies, sous réserve des dispositions de l'article 6.5 du présent Accord, par le droit public français et, sous réserve des dispositions du b) ci-dessous, les litiges qui s'y rapportent relèvent de la compétence des juridictions administratives françaises. Toutefois, la passation et l'exécution des contrats sans lien direct avec la conception, la réalisation ou l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière et qui ne doivent s'exécuter que sur le territoire italien, sont régies par le droit italien et les litiges qui s'y rapportent relèvent de la compétence des juridictions italiennes ;

b) les contrats passés par le Promoteur public ayant directement pour objet la construction, l'installation des équipements ou l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière stipulent, sauf décision contraire du Conseil d'administration du Promoteur public prise à la majorité qualifiée fixée par les statuts du Promoteur public et impliquant l'accord de plus de la moitié des membres du conseil d'administration nommés par chaque Partie, que les litiges portant sur leur exécution et leur interprétation relèvent de la compétence du Tribunal arbitral visé à l'article 27 du présent Accord, lequel fait application du droit public français, sous réserve des stipulations de l'article 6.5 du présent Accord ;

c) l'accomplissement des procédures d'autorisation, notamment en matière d'environnement, d'urbanisme et d'aménagement foncier, nécessaires à la réalisation de la section transfrontalière, est régi par le droit français pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire français et par le droit italien pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire italien ;

d) sous réserve des stipulations de l'article 10.2, le droit applicable aux dommages causés à quiconque du fait de la construction, de l'existence, de l'entretien, de l'exploitation, de la sécurité et de la sûreté des ouvrages de la section transfrontalière est le droit français.

10.2 Compte tenu des caractéristiques précitées de la section transfrontalière, sans préjudice des dispositions de la directive 96/71/CE, il est fait application des règles suivantes en matière de conditions de travail et d'emploi :

a) Conformément au droit commun, le droit applicable aux conditions de travail et d'emploi des personnels sur la section transfrontalière est le droit territorialement applicable.

b) Par exception aux dispositions du précédent alinéa :

i) Les travaux de génie civil réalisés lors du creusement du tunnel à partir des points d'attaque situés de part et d'autre de la frontière sont réputés exécutés entièrement sur le territoire de l'État à partir duquel ils ont été engagés jusqu'au point de jonction avec les travaux réalisés à partir de l'autre État.

ii) L'exécution des marchés ayant pour objet l'installation des équipements de l'ouvrage avant sa mise en service est régie par le droit français.

c) Pour l'application des exceptions prévues aux points i) et ii) de l'alinéa précédent, les agents des corps d'inspection du travail territorialement compétents des deux États peuvent exécuter, en cas de besoin, des missions de visite et d'enquête sur l'ensemble de la section transfrontalière pour constater le respect du droit applicable. Les missions sont conjointes lorsque les services d'un État interviennent sur le territoire de l'autre État. Chaque corps de contrôle applique ses propres règles de procédure.

Les infractions constatées conformément aux dispositions de l'alinéa précédent sont poursuivies et jugées par les autorités compétentes de l'État dont le droit du travail est applicable, conformément à la législation de celui-ci.

d) Le Promoteur public est tenu de faire figurer parmi les pièces des marchés au minimum les règles spécifiques en matière de santé et sécurité au travail, telles qu'elles résultent des études effectuées en prévision du chantier de construction de la section transfrontalière par les services français et italiens d'inspection du travail, et à les assortir de pénalités financières en cas de non-respect par les entreprises prestataires.

Les services français et italiens de l'inspection du travail informent le Promoteur public de tout constat de manquement à ces règles communes, afin qu'il prenne toute mesure nécessaire pour faire cesser ces manquements et le cas échéant sanctionner les entreprises responsables.

Les autorités françaises et italiennes compétentes mènent des actions de coopération afin de veiller au respect des principes posés aux alinéas précédents.

10.3 Le Promoteur public est soumis à la législation et à la réglementation fiscale applicable en France.

#### Article 11

##### *Propriété des ouvrages*

Les ouvrages constitutifs de la section transfrontalière deviennent la propriété du Promoteur public, sous réserve des stipulations particulières et temporaires des contrats conclus par ce dernier pour la réalisation et l'exploitation desdits ouvrages.

À la disparition du Promoteur public, les ouvrages dont il est propriétaire deviennent la propriété de l'État sur le territoire duquel ils sont situés. Un accord entre les Parties règle les conséquences de cette disparition.

#### Article 12

##### *Recapitalisation*

Nonobstant les dispositions du droit français applicables au Promoteur public, dans l'hypothèse où le Promoteur public serait doté d'un capital social, ce capital social ne peut être modifié sans l'accord des Parties ou du Promoteur public.

#### Article 13

##### *Devenir de LTF*

Le Promoteur public pourra recevoir, dans les 12 mois à compter de sa création, par toutes modalités juridiques appropriées, le cas échéant à titre gratuit, tout ou partie des droits et obligations de LTF SAS. À compter de ce transfert, il se substitue à LTF SAS dans l'exercice des missions correspondant à ces droits et obligations. Qu'il conduise ou non à la disparition de la personne morale de LTF SAS, ce transfert ne donne lieu à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. Par ailleurs, en toutes matières fiscales, le Promoteur public, s'il se voit transférer tout ou partie du patrimoine de LTF SAS, est réputé continuer la personne de LTF SAS, dont les droits et avantages fiscaux antérieurement acquis ne sauraient, par l'effet dudit transfert, être remis en cause.

#### TITRE III

##### **Conduite des études, reconnaissances et travaux préliminaires**

#### Article 14

##### *Objet et durée*

Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations d'études, de reconnaissances et de travaux préliminaires réalisées pour la conduite du projet telles qu'elles sont définies à l'article 5, sous b), de l'Accord du 29 janvier 2001, jusqu'à la promulgation de l'avenant prévu à l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

#### Article 15

##### *Financement*

Conformément aux dispositions de l'article 10, sous a), de l'Accord du 29 janvier 2001, « les études générales de la sec-

tion internationale du projet Lyon-Turin ainsi que les avant-projets et travaux de la partie franco-italienne de cette liaison inscrits au programme de cette première phase sont financés à parts égales par les deux pays ».

Cependant et exceptionnellement, les surcoûts dérivant du changement de tracé en Italie par rapport au projet d'origine dit « gauche de la Dora » seront pris en charge en totalité par la Partie italienne, qui bénéficiera de la totalité du financement européen correspondant, notamment pour couvrir :

a) les coûts de révision du projet préliminaire et définitif de l'ouvrage ;

b) les coûts de réalisation de la galerie de reconnaissance de La Maddalena, évalués par le projet définitif approuvé par le CIPE le 18 novembre 2010 ;

c) les coûts de réalisation des sondages en Italie, évalués par le programme de sondages approuvé par la Commission intergouvernementale.

Afin de quantifier lesdits surcoûts à la charge exclusive de l'Italie, les Parties conviennent de se référer au budget élaboré par LTF SAS et approuvé par la Commission intergouvernementale en décembre 2010.

#### TITRE IV

##### Modalités de réalisation du projet au-delà des études, reconnaissances et travaux préliminaires

#### Article 16

##### *Principes*

Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.

La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.

Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux Etats, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.

Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

#### Article 17

##### *Principes du montage juridique, économique et financier*

Le montage juridique, économique et financier du projet s'inspire des principes énoncés dans l'annexe 2 du présent Accord, qui fait partie intégrante de ce dernier.

#### Article 18

##### *Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière*

Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.

Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire.

Dans la limite de l'estimation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno réalisée par LTF dans son étude de phasage de la partie commune franco-italienne, soit 81 M€, le financement de ces travaux est assuré dans le cadre global du financement de la première phase. Les surcoûts éventuels sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.

#### Article 19

##### *Dispositions domaniales et foncières*

Chacune des Parties s'engage à acquérir au profit du Promoteur public les terrains nécessaires, sur son propre territoire, à la construction des ouvrages constitutifs de la section transfrontalière.

#### TITRE V

##### Mise en service et exploitation de la section transfrontalière

#### Article 20

##### *Objet*

Le présent titre a pour but de préciser les modalités ultérieures de gestion de la section transfrontalière et de coordination des acteurs, après sa mise en service.

#### Article 21

##### *Sécurité, organisation des secours, circonstances exceptionnelles*

##### 21.1 Autorités compétentes pour la sécurité ferroviaire

Les autorités nationales de sécurité ferroviaire sont compétentes sur leur territoire national.

Sous le contrôle de la Commission intergouvernementale, prévu à l'article 9.1.3, sous g), du présent Accord, elles coordonnent l'exercice de leurs missions relatives à la section transfrontalière et à la ligne historique du Fréjus. Elles tiennent la Commission intergouvernementale constamment informée de leurs décisions relatives à ces ouvrages et lui transmettent tout élément d'information les concernant.

Les demandes d'agrément de sécurité pour la section transfrontalière ou pour la ligne historique du Fréjus sont adressées aux deux autorités nationales de sécurité ferroviaire, qui se coordonnent et rendent une décision conjointe.

Les demandes de certificat de sécurité partie B au sens de l'article 10, paragraphe 2, sous b), de la directive 2004/49/CE et d'autorisation de matériel roulant pour la section transfrontalière ou pour la ligne historique du Fréjus sont adressées aux deux autorités nationales de sécurité ferroviaire, qui se coordonnent et rendent une décision conjointe.

Les autorités nationales de sécurité ferroviaire s'efforcent de rapprocher leurs points de vue lorsqu'elles doivent rendre une décision conjointe. Cette décision est motivée. Chacune des autorités nationales de sécurité ferroviaire précise notamment les raisons pour lesquelles, en considération des caractéristiques du réseau sur son territoire, les demandes présentées sont acceptées ou refusées.

21.2 Plans d'intervention et de sécurité des gestionnaires d'infrastructures

Les gestionnaires d'infrastructures définissent, chacun pour la section qui le concerne, les procédures de prévention et les plans d'intervention et de sécurité en cas d'incident ou d'accident, qui doivent être conformes au plan de secours binational visé à l'article 21.3 du présent Accord et validés par la Commission intergouvernementale, après avis du comité de sécurité.

Les procédures de prévention et les plans d'intervention et de sécurité sont transmis aux autorités nationales de sécurité ferroviaire compétentes.

##### 21.3 Organisation des secours extérieurs

Les préfets français et italien territorialement compétents établissent un plan de secours binational définissant l'organisation des secours sur la section transfrontalière. Ce plan et ses modifications sont validés par la Commission intergouvernementale, après avis du comité de sécurité.

Les secours en cas d'accident ou de catastrophe sur la section transfrontalière sont organisés par les autorités chargées de la sécurité civile en prenant en considération prioritairement l'évacuation des personnes, l'accessibilité au lieu de l'accident et la rapidité de l'engagement des services de secours, quel que soit l'État sur le territoire duquel s'est produit l'accident. A cette fin, les Parties conviennent d'autoriser les équipes de secours de l'autre État à franchir, si l'urgence l'exige, la frontière en dehors des points de passage autorisés.

Le commandement et la direction des opérations de secours sont assurés par les autorités nationales compétentes, selon la localisation du sinistre. En cas d'incertitude sur le côté de la frontière concerné, les secours de chaque État s'engagent dans un premier temps comme si l'événement se déroulait sur leur territoire respectif, pour assurer un prompt secours optimal. Dès que la localisation exacte de l'événement est connue, le commandement revient aux autorités nationales territorialement compétentes. Si l'événement se situe exactement au point frontière, le commandement est assuré conformément aux indications du plan de secours binational en vigueur au moment de l'événement.

21.4 Dans tous les cas de circonstances exceptionnelles telles que des catastrophes naturelles ou civiles, des actes de terrorisme, des conflits armés ou menaces de telles situations, des attroupements dangereux aux abords immédiats des ouvrages, chaque Partie, après consultation de l'autre, sauf impossibilité, peut prendre des mesures dérogeant aux obligations mises à sa charge par le présent Accord, et notamment décider pour le temps strictement nécessaire la fermeture ou la restriction du trafic dans tout ou partie des ouvrages.

L'intervention de telles mesures n'ouvre aucun droit au profit du Promoteur public ou de l'autre Partie.

#### Article 22

##### *Coopération interétatique, police et contrôles frontaliers*

22.1 Les modalités de coopération entre les services compétents des deux États dans tous les cas où cette coopération est nécessaire à l'exécution du présent Accord feront l'objet d'un ou plusieurs Protocoles additionnels.

22.2 Ce ou ces Protocoles détermineront notamment :

a) les règles et les modalités de contrôle relatives au droit du travail, à l'emploi des personnes, ainsi qu'à la santé et la sécurité des travailleurs sur la section transfrontalière ;

b) les modalités des contrôles de sécurité, de police et de douane ;

c) les modalités de constat des infractions, d'interpellation et d'arrestation sur le territoire de chaque État situé de part et d'autre de la section transfrontalière par les agents des deux États, y compris à bord des trains.

Les contrôles sont organisés de manière à concilier, autant que possible, la fluidité et la célérité du trafic avec l'efficacité de ces contrôles.

Chaque Partie est responsable du paiement ou du recouvrement des frais afférents aux contrôles qui lui incombent.

#### TITRE VI

##### Mesures d'accompagnement du projet

#### Article 23

##### *Principes des mesures de report modal retenus*

23.1 Les Parties mènent conjointement une politique visant à favoriser le report modal du transport de la route vers le fer dans les Alpes, de manière à préserver l'environnement de cette région, conformément aux objectifs de la Convention alpine.

23.2 Conformément à l'annexe 3 du présent Accord, qui fait partie intégrante de ce dernier, cette politique de report modal concerne, d'une part, la meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant, notamment de la ligne historique du Fréjus et, d'autre part, la régulation de la circulation des marchandises par voie routière, en utilisant les outils tarifaires ou réglementaires appropriés, dans le respect de la législation européenne et sous réserve de la disponibilité d'une capacité ferroviaire suffisante.

23.3 Les Parties rechercheront avec les autres États alpins et la Commission européenne un accord sur des principes et un calendrier progressif de mise en place de mécanismes coor-

donnés de régulation et de réduction des flux routiers transalpins à l'horizon de la mise en service des projets ferroviaires conduisant à une augmentation importante de la capacité de ce mode.

#### Article 24

##### *Modification de la Convention du 29 janvier 1951*

Dans un délai de deux ans après la signature du présent Accord, les Parties s'engagent à modifier la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France, afin notamment d'établir les mesures d'accompagnement nécessaires pour garantir le développement du trafic fret sur le corridor Lyon-Turin et notamment pour transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique du Fréjus.

Cette modification conduira également à créer un Comité de sécurité pour ce tunnel historique.

#### Article 25

##### *Tarifification*

Le Promoteur public fixe les redevances d'utilisation de la section transfrontalière de la ligne nouvelle et de la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle, conformément aux principes de tarification de la directive 2001/14/CE et notamment son article 8.2.

#### TITRE VII

##### Dispositions finales

#### Article 26

##### *Amendements*

Le présent Accord peut être amendé par voie d'accord entre les Parties, notamment pour prévoir la réalisation de prestations supplémentaires mineures dont la réalisation s'avérerait complémentaire et dont les Parties constateraient l'utilité et souhaiteraient la réalisation. Les conditions d'entrée en vigueur de ces amendements seront fixées par chaque accord.

#### Article 27

##### *Règlement des litiges, tribunal arbitral*

27.1 Un tribunal arbitral est constitué pour régler :

a) Les différends entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties, relatifs à l'interprétation et à l'application du présent Accord, qui n'ont pas pu être résolus par la voie de la négociation dans un délai de trois mois à compter de la naissance du différend ;

b) Les différends entre le Promoteur public et les titulaires des contrats ayant pour objet la construction et l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière, conformément à l'article 10.1, sous b), du présent Accord.

27.2 Le tribunal arbitral est composé dans chaque cas de la façon suivante :

27.2.1 Pour les différends entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties :

a) Chacune des parties au différend nomme un arbitre dans un délai de deux mois suivant la requête d'arbitrage.

b) Les deux arbitres, dans les deux mois de la nomination du dernier d'entre eux, désignent d'un commun accord un troisième arbitre ressortissant d'un État tiers, qui préside le tribunal arbitral.

c) Si l'une des nominations n'a pas été faite dans les délais fixés ci-dessus, une partie peut, en l'absence de tout autre accord, demander au président de la Cour de justice de l'Union européenne de procéder à la nomination nécessaire.

d) Si le président de la Cour de justice de l'Union européenne est un ressortissant de l'un des deux États ou si, pour d'autres raisons, il est empêché, les nominations sont demandées aux présidents de chambre de cette Cour par ordre d'ancienneté.

e) Si ces derniers sont ressortissants de l'un des deux Etats ou sont également empêchés, les nominations sont effectuées par le juge de la Cour le plus ancien qui n'est ressortissant d'aucun des deux Etats et qui n'est pas empêché pour d'autres raisons.

27.2.2 Pour les différends entre le Promoteur public et ses cocontractants :

a) Chaque cocontractant partie au différend est en droit de nommer un arbitre dans un délai de deux mois suivant la requête d'arbitrage. Le Promoteur public nomme autant d'arbitres que le ou les cocontractants partie(s) au différend en ont nommés.

b) Les arbitres ainsi nommés désignent un arbitre supplémentaire, qui préside le tribunal arbitral. A défaut d'un accord entre eux dans le délai de deux mois à compter de la nomination du dernier d'entre eux, le président est nommé par le président de la Cour de justice de l'Union européenne.

27.3 Sur les points non traités par le présent article, le tribunal arbitral adopte sa propre procédure.

27.4 Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Les arbitres ne peuvent s'abstenir. Le président du tribunal arbitral a voix prépondérante en cas de partage des voix. Le tribunal arbitral peut, à la requête d'une des parties au différend, interpréter ses propres décisions. Les décisions du tribunal arbitral sont définitives et obligatoires pour les parties au différend.

27.5 Les parties au différend et les arbitres utilisent la langue française ou la langue italienne pendant l'arbitrage. Toute décision rendue par le tribunal arbitral est rédigée en français et en italien.

27.6 Chaque partie au différend supporte les frais de l'arbitre nommé par elle ou en son nom et partage également les frais du président ; les autres frais de l'arbitrage sont supportés de la manière déterminée par le tribunal arbitral.

## Article 28

### *Ratification, entrée en vigueur*

Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord, qui prend effet le premier jour du premier mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

Les dispositions du présent Accord abrogent celles des accords du 15 janvier 1996 et du 29 janvier 2001 en tant qu'elles leur sont contraires.

En foi de quoi, les représentants des Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Rome, le 30 janvier 2012, en deux exemplaires en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

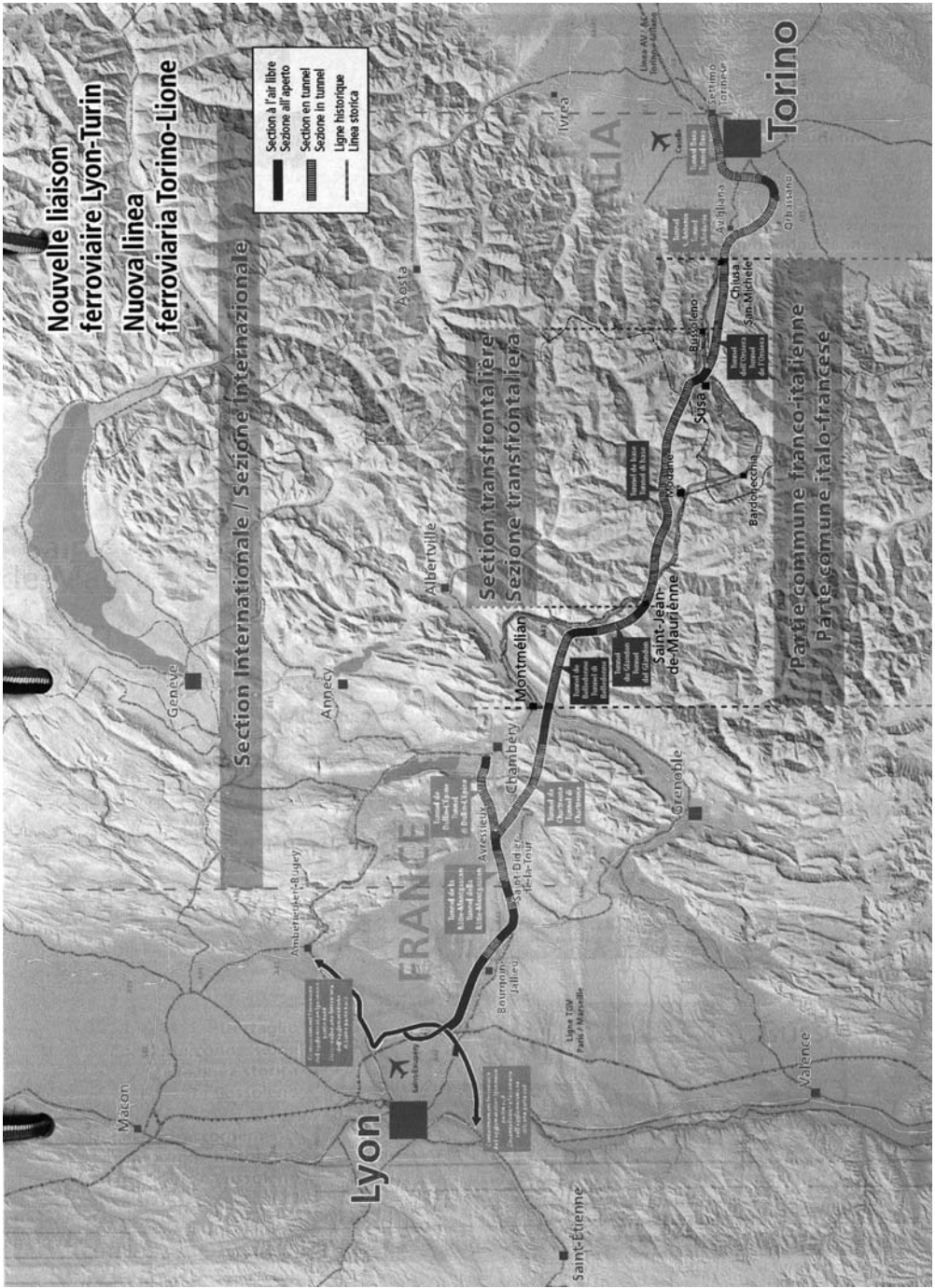
*Pour le Gouvernement  
de la République française,*  
THIERRY MARIANI  
*Ministre chargé  
des Transports*

*Pour le Gouvernement  
de la République italienne,*  
MARIA CIACCIA  
*Vice-Ministre des Infrastructures  
et des Transports*

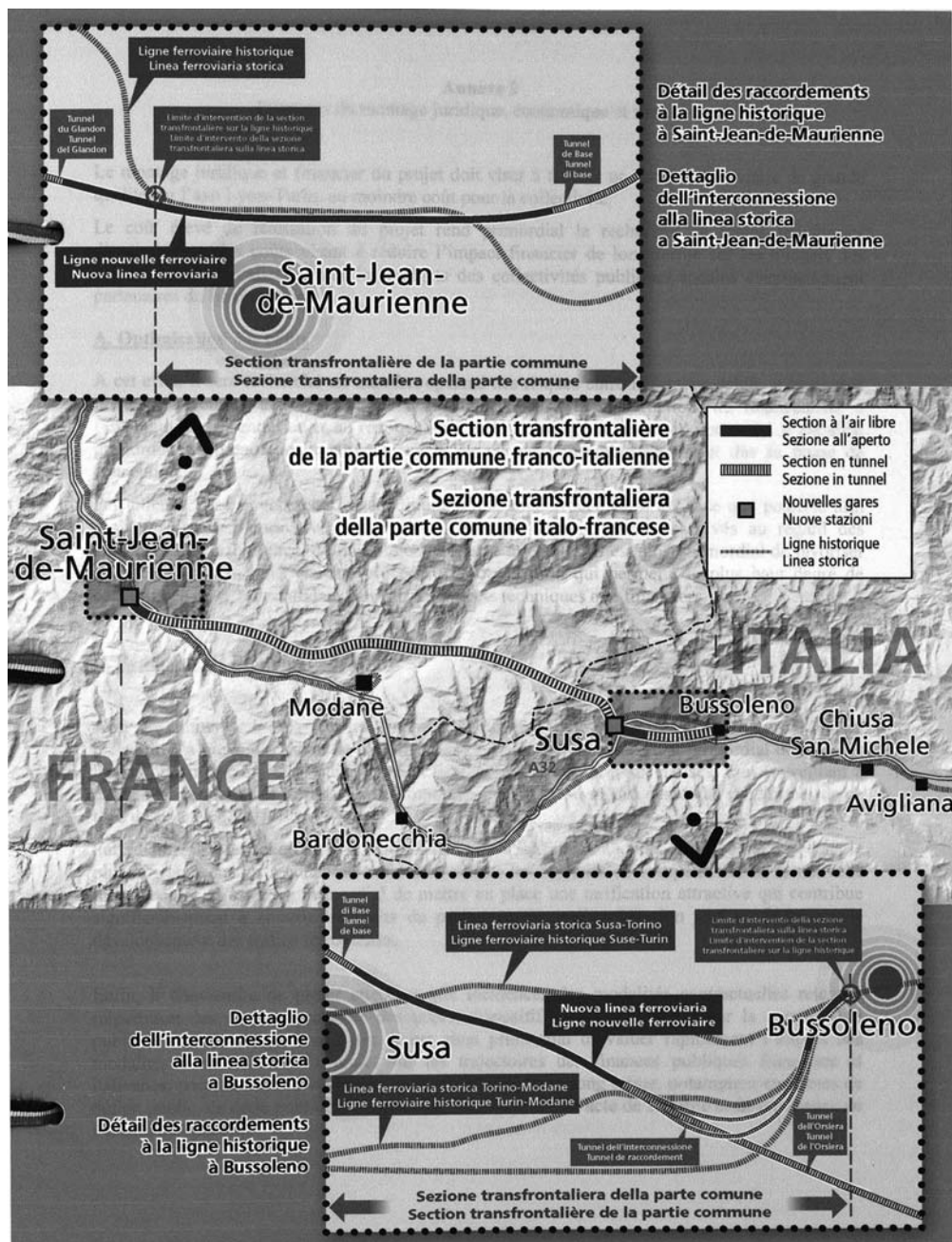
## ANNEXES

### Annexe 1

#### Plans







## Annexe 2

Principes du montage juridique,  
économique et financier

Le montage juridique et financier du projet doit viser à fournir un service ferroviaire de grande qualité sur l'axe Lyon-Turin, au moindre coût pour la collectivité.

Le coût élevé de réalisation du projet rend primordial la recherche de toutes les formes d'optimisation des coûts visant à réduire l'impact financier de long terme sur les budgets des États français et italien, et sur les budgets des collectivités publiques locales éventuellement partenaires du financement.

## A. Optimisation des coûts

A cet effet, il sera recherché un transfert optimal des risques entre le secteur public et le secteur privé, relativement aux risques liés à la conception, à la construction, au financement, à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement de l'ouvrage et de ses équipements. Il est ainsi primordial de prendre en compte le cycle de vie de l'ensemble du projet dès sa phase de conception.

Par ailleurs, il sera recherché les conditions d'une concurrence aussi efficace que possible afin d'obtenir les meilleurs niveaux de prix offerts par les entrepreneurs privés au regard des exigences de performance, de fiabilité et de qualité attendues. Il est ainsi primordial de favoriser l'expression du marché via une procédure d'adjudication qui permette le plus haut degré de concurrence entre les candidats, tant sur les aspects techniques que financiers.

## B. Réduction de l'impact budgétaire

Afin de limiter le poids sur les finances publiques, le montage financier du projet devra rechercher la meilleure façon de mobiliser les capitaux privés. Il est ainsi primordial de stimuler les apports financiers du secteur privé et des organismes de prêt spécialisés, tout en veillant à obtenir les montants et la répartition temporelle optimaux au regard des coûts spécifiques de ce type de financement.

Par ailleurs, il sera recherché le niveau et la structure tarifaire adéquats permettant de mobiliser le plus efficacement les recettes de trafic sans obérer les objectifs de compétitivité de la nouvelle infrastructure. Il est ainsi primordial de mettre en place une tarification attractive qui contribue significativement à couvrir les coûts du projet en phase d'exploitation tout en favorisant le développement des trafics ferroviaires.

Enfin, il conviendra de prêter attention aux incidences des modalités contractuelles retenues (répartition des risques, propriété des actifs, dispositifs de garantie, etc.) sur la comptabilité publique nationale des deux États. Il est ainsi primordial d'évaluer rapidement l'impact des modalités contractuelles du projet sur les trajectoires des finances publiques françaises et italiennes, pour en réduire les effets tant à court terme qu'à long terme, notamment en termes de déficit public, de dette publique, de fiscalité et de respect du Pacte de stabilité et de croissance de l'Union européenne.

## Annexe 3

Promotion du report modal  
pour les passages franco-italiens

## Principes

Les Parties confirment leur engagement à mener conjointement une politique visant à favoriser le report modal du transport de la route vers le fer dans les Alpes, de manière à préserver l'environnement de cette région, conformément aux objectifs de la Convention Alpine.

Elles adopteront par ailleurs une position concertée et commune vis à vis de leurs partenaires de l'Arc alpin pour renforcer l'attractivité du franchissement des Alpes par l'itinéraire ferroviaire Lyon-Turin. La hausse des péages routiers et la mise en œuvre de mesures réglementaires pourront notamment contribuer à renforcer cette attractivité.

## A. Propositions pour le court et moyen terme

Dans une première phase, les Parties veilleront à la meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant et notamment de la

ligne du Fréjus, dont le gabarit a été récemment élargi, ce qui permet d'offrir une capacité supplémentaire pour le service d'autoroute ferroviaire alpine.

A l'issue de la procédure de consultation en cours, l'objectif est de disposer d'un nouveau service, opérationnel en 2012, et d'augmenter progressivement le nombre de navettes aller-retour à partir des terminaux existants puis, en 2014, d'un nouveau terminal en région lyonnaise.

Le report modal de la route vers le rail devra notamment concerner la circulation des marchandises dangereuses.

## A.1. Evolution tarifaire aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, liée au financement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus

Dans le cadre du financement des travaux de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, la déclaration conjointe du 24 février 2009 des ministres français et italien en charge des transports prévoit l'augmentation de 3,5 % des péages pendant 5 années successives, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux États. Les recettes excédentaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, dans le respect des obligations communautaires et constitutionnelles de chaque Partie.

A.2. Régulation de la circulation  
des marchandises par voie routière

Les Parties conviennent de promouvoir un programme de mesures concrètes de régulation tenant compte notamment des caractéristiques techniques des tunnels, des exigences de sécurité et des performances environnementales des véhicules (normes Euro) ainsi que des conséquences sur l'équilibre des concessions des sociétés d'autoroutes et de tunnels.

Elles entendent notamment mettre en place des mesures de régulation du trafic routier de marchandises par phases successives adaptées aux capacités rendues progressivement disponibles dans les modes de transport alternatifs, notamment ferroviaires.

Par ailleurs, les marchandises dangereuses doivent circuler à travers les Alpes dans des conditions de sécurité qui conduisent à privilégier les modes alternatifs à la route.

Dans l'année suivant la date de signature du présent Accord et après avis des sociétés concessionnaires et des transporteurs, les commissions intergouvernementales franco-italiennes respectivement compétentes pour le contrôle du tunnel routier du Mont Blanc et celui du tunnel routier du Fréjus, seront invitées à orienter le trafic des poids lourds vers les classes Euro les moins polluantes, en modulant les péages en fonction de ces classes dans le respect du droit en vigueur dans les deux États, en particulier s'agissant du régime des concessions routières. Les transports de marchandises dangereuses feront également l'objet de modulations tarifaires adaptées.

En tenant compte de la disponibilité des services de transport ferroviaire alternatif, notamment de ferroutage, des restrictions, voire, si les conditions le permettent, des interdictions du trafic de certains poids lourds pourront également être envisagées aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Elles pourront concerner :

- les poids lourds de classe Euro 1 voire Euro 2 ;
- les transports de marchandises dangereuses.

Des restrictions d'accès pourraient également concerner certaines périodes nocturnes ou certains week-ends particulièrement chargés.

Des mesures de nature à empêcher un report du trafic des poids lourds depuis les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus vers le passage de Vintimille seront définies simultanément en tenant compte des capacités offertes par les modes alternatifs ferroviaire et maritime. Les meilleures conditions de régulation seront recherchées avec les chargeurs, les transporteurs et les sociétés concessionnaires.

Les modalités d'application de l'ensemble de ces mesures tiendront compte de leur impact sur l'équilibre financier des concessions concernées, ainsi que sur l'environnement économique des transporteurs routiers en France et en Italie.

## A.3. Application de la directive Eurovignette

Dans un but d'incitation au report modal – en particulier compte tenu de l'alternative permise, pour les courtes et

moyennes distances, par le futur service de ferroutage franco-italien – les Parties étudieront ou demanderont aux CIG compétentes d'étudier, compte-tenu des conditions économiques et après analyse des effets des mesures déjà prises, la mise en œuvre progressive des dispositions tarifaires – prévues par la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite « Eurovignette » – aux itinéraires routiers de franchissement des Alpes, par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ou par l'axe de Vintimille.

En application de la directive précitée, les recettes correspondantes seront, en tout ou partie, affectées au financement de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Les modalités d'application de ces mesures tiendront compte de leur impact sur l'équilibre financier des concessions concernées, ainsi que sur l'environnement économique des transporteurs routiers en France et en Italie.

#### A.4. *Coordination sur la ligne historique*

Les Parties soutiennent la proposition de créer un service unifié de gestion de locomotives de pousse sur la partie dont la pente est la plus forte sur l'itinéraire Saint-Jean-de-Maurienne/Orbassano, coordonné avec les gestionnaires de l'infrastructure et tenant compte des contraintes techniques, infrastructurelles, logistiques et réglementaires, dans le cadre communautaire de la libéralisation du secteur ferroviaire.

Un des facteurs clefs d'une amélioration du service sur la ligne existante est la mise en place d'une gouvernance adaptée et d'un programme de travail dont la CIG veillera à la mise en œuvre.

Des objectifs de performance issus de ces travaux seront inscrits dans les documents de référence des gestionnaires nationaux, qui rechercheront, notamment dans le cadre du réseau de coopération européen Rail Net Europe, le renforcement de leur coopération transfrontalière en matière d'offre de capacité et d'offre de circulation sur l'itinéraire Chambéry-Turin, et la réduction de l'effet frontière à la gare internationale de Modane pour l'ensemble des actes qui y contribuent.

#### A.5. *Autoroutes de la mer*

Pour accroître les possibilités d'une baisse du trafic des poids lourds au passage de Vintimille, largement induit par les échanges économiques concernant la péninsule ibérique, les Parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions d'un développement de liaisons maritimes de contournement des Alpes, pouvant être développées d'ici 2015 pour offrir des alternatives crédibles au passage des poids lourds par Vintimille.

### B. **Propositions pour le long terme**

#### *Coopération de l'ensemble des pays de l'arc alpin*

Les Parties décident de renforcer leur action dans le groupe de suivi de la Déclaration de Zurich du 30 novembre 2001, pour une vision concertée de l'évolution nécessaire des conditions de satisfaction des échanges économiques à travers les Alpes, conforme aux orientations de la Convention alpine.

Elles rechercheront auprès des autres pays alpins et de la Commission européenne un accord sur des principes et un calendrier progressif de mise en place de mécanismes coordonnés de régulation et de réduction des flux routiers transalpins à l'horizon 2025, compte-tenu de l'augmentation de la capacité ferroviaire.

Elles s'accordent notamment pour rechercher ensemble, auprès de leurs partenaires alpins et de la Commission européenne, les conditions de la mise en place progressive et adaptée aux capacités des modes alternatifs de transport, d'un contingentement des flux routiers transalpins permettant, après la mise en service de la liaison nouvelle et malgré la croissance attendue des échanges, de modérer les trafics aux passages routiers franco-italiens dans le but de favoriser l'usage du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.

Les Parties engageront par ailleurs une discussion avec les autres pays alpins et la Commission européenne, en vue d'éviter que les niveaux de tarification ferroviaire retenus dans chaque État ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.



**PROJET DE LOI**

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

NOR : MAEJ1234994L/Bleue-1

-----

**ÉTUDE D'IMPACT**

**I. - Situation de référence et objectifs de l'accord**

Le massif alpin constitue un espace stratégique pour les déplacements des personnes et les flux de marchandises au sein de l'Europe mais demeure une zone très fragile, présentant des difficultés de franchissement importantes liées au relief escarpé. Aujourd'hui, les trafics sur les Alpes franco-italiennes entre le lac Léman et la Méditerranée se concentrent sur 5 axes : les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, l'autoroute côtière A8 qui traverse notamment l'agglomération niçoise, la voie ferrée historique empruntant le tunnel du Fréjus et la ligne ferroviaire côtière. Le mode routier dans ces échanges est prépondérant. Pour le transport de marchandises, la part des poids lourds effectuant des trajets de plus de 500 kilomètres y est majoritaire, ce qui rend pertinent le report d'une partie de ce trafic sur le mode ferroviaire.

Toutefois, la saturation de la voie ferrée sur la côte méditerranéenne, supportant un trafic régional très conséquent, et les caractéristiques très difficiles de la ligne historique de la Maurienne limitant les vitesses des trains de fret à 30 km/h dans les sections les plus pentues, ne permettent pas d'obtenir une qualité de service suffisante pour offrir une alternative ferroviaire efficace au mode routier.

En outre, la concentration des flux de poids lourds sur trois axes seulement crée des nuisances ainsi qu'une fragilité du système de transport particulièrement préjudiciable. Ainsi, les incendies dans le tunnel routier du Mont Blanc en 1999, celui survenu dans le tunnel routier du Fréjus en 2005 ou encore l'éboulement rocheux sur l'autoroute A8 en 2006 ont mis en évidence qu'en l'absence d'une alternative ferroviaire performante et de capacité suffisante, seule une réduction des trafics à travers les passages alpins ou un fort détour des trajets permettraient au système de pouvoir fonctionner, ce qui ne saurait constituer une solution satisfaisante durablement.

Enfin, les liaisons ferroviaires entre les grandes agglomérations alpines du versant français sont peu satisfaisantes, notamment par manque de capacité des infrastructures. En particulier, la liaison entre Lyon et Chambéry et par-delà s'effectue par une voie unique où doivent se croiser les trains régionaux, les TGV nationaux et les trains internationaux, ce qui génère une mauvaise qualité de service.

C'est pour répondre à ces enjeux de report modal, de réduction des impacts négatifs dans les vallées alpines, d'amélioration des liaisons entre les principales agglomérations alpines et de sécurisation du système de transport franchissant cette portion des Alpes qu'a été conçu le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire pour les trains de voyageurs et le transport de marchandises susceptible d'offrir une grande capacité et surtout des caractéristiques permettant des services ferroviaires performants.

Le projet ferroviaire Lyon-Turin doit donc tout à la fois permettre de basculer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie, et ainsi de réduire le temps de trajet Paris-Milan à 4 heures (7 heures aujourd'hui).

Élément du projet prioritaire n° 6 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>1</sup> assurant la liaison entre la péninsule ibérique, l'arc méditerranéen, le Nord de l'Italie et la Slovénie, le projet ferroviaire Lyon-Turin est appelé à recevoir un financement substantiel de la part de l'Union européenne.

Ce projet a été initié au début des années 1990 et a fait l'objet d'études préliminaires. Il comporte une section internationale assurant le franchissement du massif montagneux entre l'Ouest de Chambéry et l'Ouest de Turin et une partie purement nationale assurant son raccordement aux réseaux ferrés des agglomérations de Lyon et de Turin.

Un premier accord signé le 15 janvier 1996 à Paris<sup>2</sup> a créé la Commission intergouvernementale du Lyon-Turin (CIG) chargée de conduire, pour le compte des deux gouvernements, les premières études de ce projet et de fixer les modalités financières et juridiques de l'ouvrage.

Cet accord a été conforté par l'accord de Turin du 29 janvier 2001<sup>3</sup> qui a notamment constitué un promoteur, Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF), société anonyme simplifiée filiale de RFF (Réseau Ferré de France) et de RFI (Rete Ferroviaria Italiana) dont le siège est à Chambéry, chargé de conduire les études et travaux préparatoires visant à définir le tracé et les caractéristiques définitives de la partie commune de la section internationale. L'accord prévoit également que la CIG doit approuver le projet définitif de l'ouvrage et son coût dans la perspective du lancement effectif de l'opération.

---

<sup>1</sup> Des informations concernant le réseau transeuropéen de transport sont disponibles sur le site de la Commission européenne. Voir notamment :

décision de 1996 : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1996:228:0001:0103:FR:PDF>

décision de 2010 actualisant la précédente. Format HTML : [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:204:0001:01:FR:HTML)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:204:0001:01:FR:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:204:0001:01:FR:HTML)

Format pdf : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:204:0001:0129:FR:PDF>

Par ailleurs, la révision du réseau transeuropéen de transport est actuellement en cours.

<sup>2</sup> Accord accessible par le lien ci-après :

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=2C38943D5B5B2E7CEACEC388308D0A5C.tpdjo17v\\_2?cidTexte=JORFTEXT000000194140&categorieLien=id](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=2C38943D5B5B2E7CEACEC388308D0A5C.tpdjo17v_2?cidTexte=JORFTEXT000000194140&categorieLien=id)

<sup>3</sup> accessible par le lien ci-après :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000429856&fastPos=3&fastReqId=232069740&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Enfin, l'Italie et la France ont convenu en 2004 d'une clé de répartition du financement des travaux dans le cadre d'un mémorandum signé par les deux ministres des transports. Ce mémorandum reposait sur le principe d'un financement à parts égales de la liaison assurant le franchissement des Alpes à savoir entre la zone de Saint-André-le-Gaz/Pont-de-Beauvoisin et Settimo Torinese. Cette parité était obtenue en laissant à chaque Etat le financement intégral de la partie située sur son territoire en dehors de la partie commune et en appliquant sur cette dernière une clé de financement tenant compte des financements devant être assurés par chaque Etat pour les autres parties du tracé.

Répondant à l'appel à projets pour l'obtention des subventions accordées au titre du programme pluriannuel 2007-2013 des crédits RTE-T, la France et l'Italie ont sollicité la Commission européenne sur la base d'un planning prévoyant d'une part la constitution du promoteur chargé de conduire les travaux définitifs et d'autre part le lancement des travaux de l'ouvrage principal de la partie commune. À cette occasion, l'Italie a indiqué prendre à sa charge la totalité des surcoûts liés à la modification de tracé rendue nécessaire par la concertation dans le val de Suse mais a demandé en conséquence à pouvoir bénéficier des crédits européens à due concurrence. Sur le fondement de cette demande commune, la Commission européenne a attribué une subvention de 671,8 millions d'euros.

Compte tenu de l'ensemble des évolutions du projet, d'une part, et de la nécessité de pouvoir mettre en œuvre le calendrier transmis à l'Union européenne, d'autre part, les deux Gouvernements ont chargé la CIG du Lyon-Turin d'engager des négociations en vue de leur proposer un accord portant sur :

- la définition de la nouvelle section internationale et en particulier de sa partie commune ;
- les principes de report modal devant accompagner la réalisation de l'opération ;
- les principes juridiques, économiques et financiers devant guider la passation des contrats et marchés de la future opération ;
- les règles de gouvernance applicables au futur promoteur ;
- les clés de financement de la partie commune.

Pour conduire cette discussion, la CIG a constitué en son sein un groupe de négociation qui a mené ses travaux de février 2008 à décembre 2011. Le texte de l'accord a été approuvé par la CIG du Lyon-Turin lors de sa réunion à Rome le 20 décembre 2011, et a été signé le 30 janvier 2012 à Rome par M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, et M. Mario Ciaccia, vice-ministre des transports.

Cet accord comporte 7 titres qui fixent notamment la délimitation du projet, les conditions de son financement, les modalités du contrôle exercé par les deux Etats parties ainsi que le cadre juridique spécifique à son action, les principes de report modal ainsi que les principes juridiques, économiques et financiers devant guider l'action du Promoteur public chargé de la conduite des opérations.

## II. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

### - Conséquences économiques

L'accord signé à Rome, le 30 janvier 2012, vise notamment à encadrer les conditions de passation et d'exécution des contrats et marchés du futur Promoteur public. L'accord prévoit ainsi un encadrement juridique permettant d'assurer une bonne efficacité des procédures de passation et d'exécution en garantissant en particulier le libre accès à la commande publique.

La constitution du nouveau promoteur va conduire à la disparition de LTF suivant un processus qui reste encore à définir, l'accord se bornant à ce stade à assurer la continuité fiscale entre les deux entités. Il est toutefois clairement dans les intentions des deux gouvernements d'éviter toute discontinuité de l'activité de conception de l'opération et en particulier de l'activité de chacun des salariés de LTF qui travaillent à ce jour au bon déroulement de l'opération. Dans ce cadre, l'accord prévoit explicitement que plus de la moitié des emplois du futur promoteur sera localisée au siège situé à Chambéry ce qui permettra d'assurer le maintien des emplois.

A terme, la mise en service de la ligne ferroviaire Lyon-Turin permettra d'améliorer et de développer la capacité du transport de marchandises au sein de l'arc alpin. En effet, la nouvelle liaison permettra d'effacer la barrière de la chaîne des Alpes qui constitue un frein au développement des échanges entre la France et l'Italie, et plus particulièrement entre les régions Rhône-Alpes et Piémont et Lombardie, qui représentent des pôles économiques importants.

### - Conséquences financières

L'accord a pour principal effet de fixer les clés de financement de la première phase de la partie commune de la section internationale à hauteur de 42,1 % pour la France et de 57,9 % pour l'Italie, déduction faite de la contribution européenne et de la part des investissements qui pourront être financés grâce aux péages.

L'accord prévoit, en outre, le financement par chaque Etat des acquisitions foncières, des déviations de réseaux et des mesures d'accompagnement qui interviendront sur leur territoire. Par ailleurs, le budget de fonctionnement du Promoteur public sera financé à parité par les deux Etats.

La part de la France sera apportée dans le cadre du budget du ministère chargé du transport et plus particulièrement par l'agence de financement des infrastructures de transport et dans le cadre des dispositions fixées par les lois de finances successives.

L'accord signé à Rome le 30 janvier 2012 ne prévoit pas par lui-même le lancement des travaux principaux qui restent conditionnés à la signature d'un nouvel accord.

### - Conséquences sociales

L'applicabilité du droit français sur les contrats et marchés du Promoteur public assure une totale continuité avec la situation actuelle. Par ailleurs, les conséquences sociales négatives seront très limitées pour la France, dans la mesure où l'accord prévoit explicitement que plus de la moitié des effectifs du futur promoteur seront affectés dans son siège à Chambéry ce qui permettra d'assurer une très bonne continuité avec LTF

Les acquisitions foncières prévues par l'accord s'inscrivent dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2007 et interviendront par voie d'expropriation si nécessaire.



- Conséquences environnementales

Le projet Lyon-Turin et ses mesures d'accompagnement s'inscrivent dans le cadre de la politique de développement durable du gouvernement et de ses engagements internationaux et régionaux. Il vise ainsi prioritairement à réduire les nuisances subies par les vallées alpines du fait de leur forte fréquentation par des poids lourds, en reportant une partie de ce trafic routier sur le mode ferroviaire. Il permettra également à terme de réduire les émissions de gaz à effet de serre compte tenu de la plus grande efficacité énergétique du mode ferroviaire par rapport au mode routier.

L'ensemble de ces éléments figurent dans l'étude d'impact réalisée au titre du code de l'environnement figurant dans le dossier qui a été soumis à enquête publique préalablement à la déclaration d'utilité publique. Au total, le bilan de l'opération sur le plan environnemental apparaît positif.

- Conséquences juridiques

L'accord du 30 janvier 2012 a pour principale conséquence de modifier sensiblement les accords de 1996 et de 2001.

Le rôle de la CIG est ainsi redéfini et recentré sur les missions régaliennes liées au projet en particulier pour ce qui concerne les normes applicables ou encore pour ce qui concerne les prescriptions de sécurité.

La conduite opérationnelle du projet est confiée au Promoteur public sous le contrôle de son conseil d'administration qui réunit directement les deux pays afin d'assurer une gouvernance resserrée.

Par ailleurs, afin d'assurer un équilibre dans le contrôle du Promoteur, deux instances de contrôle sont créées par l'accord :

1) une commission des contrats qui a but pour de garantir la transparence de l'attribution et de l'exécution des contrats et marchés, conformément aux dispositions applicables à la commande publique ;

2) un service permanent de contrôle qui veille au respect du bon emploi des fonds publics, à l'efficacité économique, financière et technique du Promoteur public, à la bonne exécution du projet et, plus généralement, au bon fonctionnement du Promoteur public.

L'accord modifie également l'accord du 29 janvier 2001 en ce qu'il redéfinit le tracé de la section internationale et de sa partie commune ainsi que ses conditions de financement.

Il crée également le nouveau Promoteur public qui succède à LTF, lequel avait été créé par l'accord du 29 janvier 2001.

L'accord règle l'articulation entre le droit national et le droit communautaire, applicables au Promoteur public. Dans le domaine de la commande publique, il prévoit que le Promoteur public peut conclure tous les types de contrats en vue de la réalisation de sa mission, dès lors qu'ils sont autorisés par la directive 2004/17/CE du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et respectent les principes, objectifs et dispositions qu'elle comporte. Compte tenu de la primauté du droit communautaire, sont inapplicables les normes du droit national qui se révéleraient contraires, incompatibles ou plus restrictives que cette directive.

Pour l'attribution de ces contrats, le Promoteur public respecte les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures et applique les règles imposées par la directive 89/665/CEE du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux, modifiée notamment par la directive 2007/66/CE.

Le Promoteur public, tenu au respect des règlements et des directives communautaires, notamment les directives précitées, applique le droit public français. La seule exception concerne les contrats sans lien direct avec la conception, la réalisation ou l'exploitation des ouvrages et qui ne doivent s'exécuter que sur le territoire italien, qui sont régis par le droit italien mais ne devraient représenter qu'une part très minoritaire de son activité.

L'accord précise les mesures de coordination applicables aux organismes nationaux de contrôle prévus à l'article 30 de la directive 2001/14/CE du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Il prévoit une étroite concertation entre les organismes français (l'Autorité de régulation des activités ferroviaires -ARAF-) et italien ainsi que les dispositions nécessaires pour le traitement des recours qui ne pourraient être rattachés à un seul territoire national.

En matière de sécurité ferroviaire, l'accord prévoit également une étroite coordination entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire, qui restent chacune compétentes sur son territoire national mais rendent des décisions conjointes motivées.

L'accord règle la question du droit du travail applicable, dans le respect de la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services. Le principe de territorialité est respecté, à l'exception de deux dérogations très encadrées liées au caractère transfrontalier de l'ouvrage :

- Les travaux de génie civil réalisés lors du creusement du tunnel seront réputés exécutés entièrement sur le territoire de l'Etat à partir duquel ils ont été engagés jusqu'au point de jonction avec les travaux réalisés à partir de l'autre Etat. Cette disposition, par nature temporaire et limitée, analogue à celle figurant à l'article 7 a) de l'accord du 29 janvier 2001, a pour objectif de maintenir la cohérence de travaux effectués dans une unité de temps et de lieu et d'action ;

- L'installation des équipements de l'ouvrage sera régie par un seul droit, français en l'occurrence, pour des raisons de cohérence analogues.

Reprenant des dispositions analogues à celles déjà adoptées dans des cas similaires, notamment pour la construction et l'exploitation de la section internationale de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne), l'accord prévoit enfin la constitution d'un tribunal arbitral pour régler les différends d'une part entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties, d'autre part entre le Promoteur public et les titulaires des contrats ayant pour objet la construction et l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière.

- Conséquences administratives

Après la ratification et l'entrée en vigueur de l'accord, la constitution du futur Promoteur nécessitera que l'Etat détermine sa nature, élabore avec l'administration italienne ses statuts, le constitue, l'installe et assure la transition avec LTF.

- Conséquences en termes de relation bilatérale

La ligne ferroviaire Lyon-Turin constitue l'un des projets phares de la relation bilatérale franco-italienne. Associant les acteurs locaux (notamment la région Rhône-Alpes et les provinces du Piémont et de la Lombardie), ainsi que l'Union européenne, il permet de développer les échanges transfrontaliers entre la France et l'Italie.

### **III. - Historique des négociations**

Comme cela a été mentionné précédemment, le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin avait fait l'objet de deux accords internationaux :

- l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relatif à la création d'une commission intergouvernementale (CIG) pour la préparation et la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, signé à Paris, le 15 janvier 1996.

- l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin, le 29 janvier 2001.

La CIG a été chargée, en décembre 2007, par les ministres français et italien de préparer un nouvel accord portant notamment sur le tracé définitif, la prise en charge financière, les principes de gouvernance de l'opération, en particulier du Promoteur public appelé à succéder à LTF, les modalités de réalisation et la politique de report modal.

Cette négociation a été confiée à un groupe de négociation binational constitué au sein de la CIG, qui a mené ses travaux de février 2008 à décembre 2011 pour aboutir au projet approuvé par la CIG lors de sa réunion du 20 décembre 2011.

**IV. - Etat des signatures et ratifications**

L'accord a été signé le 30 janvier 2012 à Rome par M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, et M. Mario Ciaccia vice-ministre des transports.

La procédure de ratification est engagée parallèlement en France et en Italie.

**V. - Déclarations ou réserves**

Néant.