

ACCORD

entre

le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

pour l'engagement des travaux définitifs

de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire

Lyon-Turin

Le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

Ci-après désignés « les Parties »,

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 directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen,

Vu la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession,

Vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux,

Vu le règlement UE n° 913/2010 du 22 septembre 2010, relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif,

Vu le règlement UE n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et soulignant l'importance stratégique du réseau central qui comprend, au sein du corridor Méditerranée, le projet Lyon - Turin, axe majeur de franchissement des Alpes,

Vu le règlement UE n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe,

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, et notamment son article 4, ci-après « l'Accord du 29 janvier 2001 »,

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,

Vu l'Accord signé le 30 janvier 2012 à Rome pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et notamment le troisième alinéa de l'article 1, ci-après "l'Accord du 30 janvier 2012",

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,

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 visant à orienter les déplacements vers ce mode, en conformité avec les expériences internationales les plus réussies,

Considérant que le réseau transeuropéen de transports comporte un réseau central composé de 9 corridors,

Considérant que le corridor Méditerranée comprend un seul franchissement ferroviaire des Alpes franco-italiennes entre le Léman et la Méditerranée,

Considérant que selon les textes précités la section transfrontalière de la liaison Lyon-Turin est un projet d'intérêt économique et écologique majeur au niveau européen,

Prenant acte des propositions de la Commission Intergouvernementale,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1^{er} : Objet

Les parties, prenant en compte les nouvelles données résultant des dispositions du règlement UE n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 et leur impact sur les trafics concernés ainsi que l'avancement des autres projets similaires dans les Alpes suisses et autrichiennes, décident par le présent Accord qui fait suite aux Accords signés entre elles le 29 janvier 2001 à Turin et le 30 janvier 2012 à Rome d'engager la réalisation des travaux définitifs de la section transfrontalière, définie à l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012, et en confient la réalisation au Promoteur public visé aux articles 2 et 6 de l'Accord du 30 janvier 2012 et dénommé « Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas », créé le 23 février 2015.

Article 2 : Engagement commun contre les infiltrations mafieuses

Les Parties réaffirment leur détermination à lutter avec la plus grande fermeté contre toute pratique mafieuse et à mettre en œuvre des dispositions exigeantes dans le cadre de la passation des marchés publics et de leur exécution. A cette fin elles s'engagent à doter le Promoteur public d'un règlement des contrats d'une extrême rigueur sur ce sujet. Ce règlement sera validé par la Commission intergouvernementale.

Article 3 : Application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012

Le coût du projet certifié, y compris les aléas et les imprévus, évoqué au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 est fixé, en valeur janvier 2012, à l'issue du processus de certification des coûts, en cours à la date de signature du présent Accord. Ce coût certifié est validé dans un protocole additionnel au présent Accord, conclu sous forme d'échange de lettres. Ce protocole additionnel précise également les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et aussi de l'évolution des coûts des facteurs de production des travaux définitifs. L'attribution par le Promoteur public des marchés de travaux définitifs visé à l'article 1er du présent Accord ne pourra intervenir qu'après l'entrée en vigueur de ce protocole additionnel. Avec ce dernier, le présent Accord constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

Article 4 : Organisation de la maîtrise d'ouvrage de travaux connexes

La responsabilité du Promoteur public pour la conclusion et le suivi de l'exécution des contrats que nécessitent la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage, prévue à l'article 6.1 de l'Accord du 30 janvier 2012, n'exclut pas la possibilité, pour le Promoteur public, de confier, aux gestionnaires compétents, la maîtrise d'ouvrage de la conception et de la réalisation de travaux rendus nécessaires du fait des impacts de la section transfrontalière sur les infrastructures et les installations de ces gestionnaires. Les conventions afférentes qui seront conclues entre le Promoteur public et ces gestionnaires seront soumises à l'avis de la commission des contrats, dans les conditions prévues pour les contrats à l'article 7.5 de l'Accord du 30 janvier 2012.

Article 5 : Modalités de fonctionnement du Promoteur public

La première phrase du deuxième alinéa de l'Article 7.5 de l'Accord du 30 janvier 2012 est modifiée comme suit : « La Commission des contrats rend son avis dans le plus bref délai possible et en tout cas dans un délai maximum de 90 jours au total à compter de sa saisine ».

Au vu de l'expérience du fonctionnement de la Commission des contrats les articles de 7.2 à 7.6 de l'Accord du 30 janvier 2012 pourront être amendés par échange de lettres entre les Parties.

Article 6 : Gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique

A l'article 24 de l'Accord du 30 janvier 2012 les mots « Dans un délai de deux ans après la signature du présent Accord » sont supprimés. En cohérence avec l'article 25 de ce même Accord, la modification de 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, prévue par l'article 24 permettra notamment de transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle, à une date qui sera fixée par cette modification.

Article 7 : Dispositions finales

7.1 : Amendements

Le présent Accord peut être amendé par voie d'accord entre les Parties. Les conditions d'entrée en vigueur de ces amendements seront fixées par chaque accord.

7.2 Règlement des litiges, tribunal arbitral

Les dispositions de l'article 27 de l'Accord du 30 janvier 2012 relatives aux différends entre les Parties s'appliquent également pour l'interprétation et l'application du présent Accord.

7.3 : Ratification, entrée en vigueur

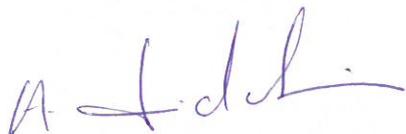
Chacune des parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord, qui prend effet à compter de l'entrée en vigueur du Protocole additionnel visé à l'article 3.

Les dispositions du présent Accord priment sur celles des accords du 15 janvier 1996, du 29 janvier 2001 et du 30 janvier 2012 en tant qu'elles leur sont contraires ou s'y substituent.

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 PARIS , le 24 février 2015 , en deux exemplaires, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française



Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat chargé
des transports, de la mer et de la pêche

Pour le Gouvernement
de la République italienne



Maurizio LUPATI

Ministre des infrastructures
et des transports