

RICORSO ALLA CORTE DE CONTI

contro la Delibera n. 67 del 7 agosto 2017

<http://ricerca-delibere.programmazioneeconomica.gov.it/67-07-agosto-2017/-E170067.pdf>

NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO - LIONE SEZIONE INTERNAZIONALE - PARTE COMUNE ITALO FRANCESE - SEZIONE TRANSFRONTALIERA. (CUP C11J0500030001) AUTORIZZAZIONE ALLA REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI E ALL'AVVIO DEL 1° E DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO.

Firmatario: GENTILONI - Amministrazioni: Ministero Infrastrutture e Trasporti

Publicata in Gazzetta Ufficiale in data 24 gennaio 2018, Numero: 19

Registrata presso la Corte dei Conti in data 20 dicembre 2017, Registro: 1, Foglio: 1715

MEMORIA

a cura di Paolo Prieri, 7 marzo 2018

Queste sono le mie osservazioni critiche, non credo che tutte siano basate su stretti elementi giuridici dei quali non ho competenza professionale. Sono piuttosto stimoli in questa direzione.

ARGOMENTI

da verificare ai fini del ricorso

[Gruppo di Lavoro Giuridico - Documentazione per Ricorso alla Corte dei conti](#)

[GLI ACCORDI della Torino-Lione: PARIGI 1996, TORINO 2001, ROMA 2012, LIONE 2012, PARIGI 2015, VENEZIA 2016](#)

1. Esaminare l'Atto della Corte dei conti che ha registrato la Delibera CIPE 67/2017 il 20 dicembre 2017, Registro: 1, Foglio: 1715,
2. Esaminare i due ricorsi "No TAV" già presentati alla Corte dei conti (che ho inviati a Sergio il 19 e il 26/2),
3. Ricordare che c'è l'impegno italo-francese a costruire le parti comuni ex Art. 1 [ACCORDO di TORINO 29.2.2001 Testo Ufficiale](#) : che tipo di obbligo implica ai due Stati?
4. Verificare gli impegni contenuti nei seguenti Allegati: [Allegato n. 2 Accordo di Roma 30.1.2012](#) : In questo allegato **Annexe 2 Principes du montage juridique, économique et financier** vi è un paragrafo che attira la nostra l'attenzione su diversi punti : « 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 Etats. 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. »
5. E [Allegato n. 3 Accordo di Roma 30.1.2012 Annexe 3 Promotion du report modal pour les passages franco-italiens](#) L'ultimo paragrafo potrebbe essere considerato contrario ai principi di libera concorrenza in ambito UE : 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 Etat ne **génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins**.
6. **LOTTI COSTRUTTIVI Modifica unilaterale dell'Italia** contenuta nella Legge n. 1/2017: <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/01/12/17G00003/sg> circa i lotti costruttivi che sono stati inseriti nella legge di ratifica con una modifica da parte dell'Italia dell'Accordo di Roma del 2012 che prevedeva i lotti funzionali (Cfr. Art. 4 dell'[Accord de Rome 30.1.2012, fr](#); "fasi funzionali"). Mi pare che le modifiche degli accordi internazionali non si facciano così, ma occorra seguire una procedura diversa; cfr. Art. 26 Emendamenti dell'[Accord de Rome 30.1.2012, fr](#);

7. Esaminare gli Art. 26 - Emendamenti e Art. 27 - Litigi dell'[Accord de Rome 30.1.2012, fr](#) per possibilità semplificata di emendamento del testo al di fuori delle regole internazionali,
8. Cfr. l'Art. 6 dell'[Accord de Rome 30.1.2012, fr](#) e le modalità per il lancio degli appalti,
9. Esaminare i poteri di TELT, cfr. il suo Statuto, http://www.telt-sas.com/wp-content/uploads/2016/10/TELT_STATUTO_agg010716.pdf,
10. Privatizzazione di TELT all'orizzonte, cfr. <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=13883>
11. L'[Accordo di Parigi 24.02.2015](#) all'Art. 6 precisa testualmente: “consentirà segnatamente di trasferire al Promotore Pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura delle linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea „”

Articolo 6: Gestore di infrastrutture della linea storica

All'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 sono eliminate le parole «Nel termine di due anni dopo la sottoscrizione del presente Accordo». In coerenza con l'articolo 25 del medesimo Accordo, la modifica della convenzione del 29 gennaio 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovia compresi tra le stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia, prevista all'articolo 24 consentirà segnatamente di trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea, a una data che sarà stabilita da tale modifica.

12. Definizione della linea storica del Fréjus e sua gestione affidata senza gara a TELT ex accordi internazionali, (cfr. la Direttiva UE sugli Appalti 2004/17/CE se lo consente). Cfr. Punto 6 della nota “La geografia della linea storica e la sua privatizzazione” qui: <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=13883>
13. Trasferimento a TELT dei diritti di proprietà nazionali (opere costruite) e di assegnazione della gestione della NLTL a soggetti terzi senza gara Cfr. Art. 6.2 e 11 [Accord de Rome 30.1.2012, fr](#)
14. Questione ammodernamento della linea nazionale tra Bussoleno e Avigliana (verifica esistenza e tipo di progetto),
15. Valutare la modifica del tracciato italiano (cancellazione del Tunnel Orsiera) e per la Francia la decisione del COI del 1° febbraio 2018 di pagina 8 della sintesi: « L'amélioration des accès au futur tunnel Lyon-Turin sont prévus à court et moyen termes dans la programmation par d'importants travaux sur la ligne historique Dijon-Modane, à hauteur de 700 M€, **permettant de repousser les travaux envisagés pour créer une ligne d'accès nouvelle** au-delà des horizons de programmation du Conseil. » https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_synthese_rapport_conseil_d_orientation_des_infrastructures_0.pdf - https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf; e della pagina 79 de Rapporto completo « Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux (linee di accesso al tunnel, N.d.R.) qui au mieux seront à engager après 2038. »
16. Con riferimento alla Asimmetria dei Costi credo che sia **IMPORTANTE** la nostra valutazione circa la mancanza di Ratifica del **Memorandum di Intesa del 5 maggio 2004** (firmato da Lunardi) che definisce la prima ripartizione asimmetrica dei costi [Memorandum di intesa tra l'Italia e la Francia per la parte economica della nuova linea Torino-Lione – 5 maggio 2004](#). Questa prima ripartizione asimmetrica è stata modificata nell'[Accord de Rome 30.1.2012, fr](#) che tuttavia non cita i dettagli della ratio di questa seconda ripartizione

(sempre asimmetrica come la precedente). Inoltre **questo Memorandum non è mai citato** nei "considerati" negli Accordi 2012 e 2015) e non è presente nel sito dell'Osservatorio del Governo. Una citazione a questo Memorandum la si può trovare qui <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2011/11/22/272/sg/pdf> a pagina 61 della G.U. n. 272 del 22/11/2011: "... che la ripartizione dei costi tra Francia e Italia, al lordo del cofinanziamento europeo, è stata concordata nel 2004 (memorandum di intesa del 5 maggio 2004);" Cfr. CIPE 3 agosto 2011 Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Nuovo collegamento internazionale Torino-Lione - Sezione internazionale. Parte comune Italo-Francese - Tratta in territorio italiano approvazione del progetto preliminare. (CUP C11J05000030001). (Deliberazione n. 57/2011). **Ma il testo non è trascritto. In definitiva, pare esserci una volontà di nascondere questo Memorandum.**

17. Credo sia anche **IMPORTANTE** esaminare se si può utilizzare nel ricorso questa frase contenuta nel **Memorandum del 5 maggio 2004**, ai fini del buon uso delle risorse pubbliche:" - Tenere conto del fatto che è su richiesta dell'Italia che vengono realizzate simultaneamente le due canne del tunnel di base. (pagina 3, riga 7).
18. Ratifica Italiana dell'Accordo di Roma del 2012. [LEGGE 23 aprile 2014, n. 71](#): nella Relazione del Governo non vi è alcun commento alla asimmetria dei costi http://www.publicpolicy.it/wp-content/uploads/2013/09/relazione_tav.pdf Voto Finale Ratifica Accordo 2012 Camera - votazione n. 82 (seduta n. 116 del 12/11/2013) https://parlamento17.openpolis.it/votazione/index/id/4252/sf_highlight/torino+lione Voto Finale Senato - votazione n. 59 (seduta n. 226 del 09/04/2014)
19. https://parlamento17.openpolis.it/votazione/index/id/8116/sf_highlight/torino+lione Il Deputato Claudio Fava: Atto Camera 1309 Seduta n. 115 del 11 novembre 2013 <http://www.camera.it/leg17/410?idSeduta=0115&tipo=stenografico#sed0115.stenografico.tit00030.sub00010.int00060>: ha dichiarato: All'assenza dei fondamenti giuridici, si aggiunge anche l'asimmetria dell'impegno francese rispetto a quello italiano e questa, più che una valutazione in punta giuridica, merita un approfondimento in punta di politica. Un quinto della quota sarà di pertinenza dell'Italia e il 58 per cento dei costi saranno di pertinenza dell'Italia. Non sfugge a nessuno questo disequilibrio abbastanza significativo, ma anche abbastanza ingiustificato tra ciò che verrà gestito dall'Italia e ciò che l'Italia dovrà assumersi come costi per l'intervento dell'opera.
20. **Ai fini della critica alla asimmetria dei costi**, è utile considerare le analisi DUP 2006 (Dichiarazione Utilità Pubblica, francese) sono riferite al *Tunnel di base della Parte francese : 45 km, positif à cause du surfinancement italien. Ensemble de l'ouvrage 53 km négatif* (a quell'epoca era 53 e non 57 km) cfr. copia della pagina 73 della DUP è riprodotta al fondo di questo documento.
21. **A titolo di curiosità**: questo "Accordo firmato a Roma il 3 dicembre 2004 sulla sicurezza negli studi per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione", citato nei "considerati" degli Accordi 2012 e 2015, **semplicemente non esiste**, come confermato qui: **Accordo 3 dicembre 2004** "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"⁽⁹⁾. **TESTO INTROVABILE** ma è citato qui: <http://www.assemblee-nationale.fr/14/projets/pl4170.asp> – alla nota 9: ⁹() Accord n'ayant pas fait l'objet d'une publication, en pièce jointe. Ma il documento non è allegato in questo sito.
22. Esaminare l'Art. 13 dell'[Accord de Rome 30.1.2012, fr](#) - Divenire di LTF,
23. Mancanza dei fondi italiani, francesi ed europei la cui disponibilità è condizione preliminare ai sensi dell'Art. 16 [Accord de Rome 30.1.2012, fr](#) : « 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. »

24. Leggere questa frase alla luce dell'Art.11 [Accord de Rome 30.1.2012, fr](#) e verificare se non vi siano gli estremi per citare la frase alla Corte dei conti come un finanziamento "occulto" non remunerato dell'Italia alla Francia, vista la sistemazione futura della proprietà rinviata all'anno 2114,
25. Abbandono del Tunnel italiano Orsiera (Esaminare natura del progetto "low cost") e forse l'abbandono, almeno fino al 2038 (cfr. Rapporto COI), dei due tunnel francesi Belledonne e Glandon,
26. Circa i maggiori costi italiani: nel Dossier di Inchiesta pubblica francese del 2006, preliminare alla Dichiarazione di Utilità pubblica della parte francese del tunnel, la Francia, è scritto: "[L'operazione è positiva per la Francia](#) a causa dell'assunzione del sovra finanziamento da parte dell'Italia". Cfr. pag. 73 di questo documento http://lyonturin.eu/documents/docs/dup%20lft/Dossier%20DUP%202006/LTF_DUP_Chap%208%20Socio%20Eco.pdf (45 km, positif à cause du surfinancement italien. Ensemble de l'ouvrage 53 km négatif (a quell'epoca il tunnel previsto era di 53 e non 57 km),
27. Mancanza dei fondi italiani (cfr. Memoria di Erasmo Venosi per allocazioni di cassa e/o di competenza) e francesi,
28. Poteri di TELT: analizzare ai fini del ricorso,
29. Questione ammodernamento della linea nazionale tra Bussoleno e Avigliana (verifica esistenza e tipo di progetto)
30. **NOTE da Daniel IBANEZ - Mantenimento dei principi definiti nell'Accordo del 2001, art. 1**
31. **L'article 27** 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**, qui prévoit que « *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* ».
32. Il n'existe aucune disposition portant sur une modification de l'engagement de la France dans l'accord du 30 janvier 2012. **L'engagement de la France qui consiste à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne** tel qu'il est défini à **l'article premier** de 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, **n'est donc pas modifié.**
33. **Impegno a costruire la Parte Comune**
34. L'article 4 de l'accord du 30 janvier 2012 fixe la consistance de la "partie commune franco-italienne" comme suit :

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.

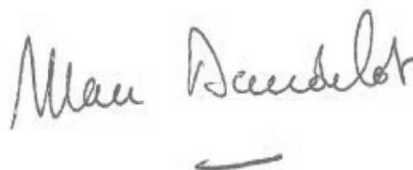
- 35.** La France se trouve donc engagée à la construction de l'ensemble de la partie commune franco-italienne dans le respect des dispositions des deux accords du 29 janvier 2001 et 30 janvier 2012.
- 36.** *C'est l'exacte situation du dossier de la section transfrontalière du programme Lyon-Turin pour laquelle il n'a été présenté aucune information précise relative au mode de financement.*
- 37.** Cette situation d'imprécision perdure aujourd'hui, puisque la Ministre Elisabeth Borne chargée des transports a déclaré que les financements ne sont pas engagés et que les différentes tentatives d'identifier des pistes de financement se soldent par des échecs.

Avis n° 20173469 du 04 décembre 2017

Monsieur Daniel IBANEZ et Monsieur Raymond AVRILLIER ont saisi la commission d'accès aux documents administratifs, par courrier enregistré à son secrétariat le 11 septembre 2017, à la suite du refus opposé par le Premier ministre à sa demande de copie, par courriel et sous format électronique, ou, à défaut, par envoi postal, de l'acte établi par l'État français dans ses décisions de finances publiques, ainsi que l'acte établi entre l'État français et la SAS TUNNEL EURALPIN Lyon-Turin, qui engageraient l'État français au versement de la part française du financement du projet de tunnel de base transfrontalier dit « Lyon-Turin », selon les dispositions des articles 16 et 18 de l'accord du 30 janvier 2012 devenu traité le 4 septembre 2014 par décret n° 2014-1002.

La ministre chargée des transports ayant informé la commission qu'à ce jour les travaux définitifs de la section transfrontalière n'avaient pas été lancés et que les engagements financiers de l'État correspondants à ces travaux n'avaient donc pas encore été engagés, la commission en déduit que les documents sollicités sont à ce jour inexistant. Par suite elle ne peut que déclarer sans objet la demande d'avis.

Le présent avis est rendu au nom de la commission, par délégation donnée à son président en vertu des articles L341-1 et R341-5-1 du code des relations entre le public et l'administration.



Marc DANDELLOT
Président de la CADA

- 38.** L'accord de financement de l'Union Européenne pour une partie du projet ne peut pas plus être considéré comme précis, puisque la commissaire européenne chargée des transports, Madame Violetta Bulc a reconnu dans un courrier daté du 17 janvier 2018 que le financement européen n'est sécurisé que pour la période 2016-2019.

Honourable Members,

Thank you for your letter dated 22 November 2017 concerning the cross-border section of the new railway link Lyon-Turin.

The EU co-funding of the Lyon-Turin project has been agreed and is secured for the period 2016-2019. As is the case with all CEF funding only activities actually carried out within this period are eligible to be co-financed. The Commission services are in regular contact with the beneficiaries and the project promoter in order to assess the progress of the project including the absorption of EU funds allocated in accordance with the respective grant agreement. In 2018 the Commission services will carry out a review of the various projects in order to assess whether funds previously allocated will actually be used, studying carefully project by project all actions and milestones and the possible use within this MFF period, leading to an optimal use of the CEF instrument. As you know, it may ultimately lead to a reallocation to other projects pursuant to the "use-it-or-lose-it" principle.

Rue de la Loi/Wetstraat 200
B - 1049 Brussels - Tel.: +32-2-295 56 25
E-Mail: violeta.bulc@ec.europa.eu

39. Le financement de l'État n'est pas non plus identifié comme le reconnaît Monsieur Paolo Foietta, commissaire extraordinaire du gouvernement italien pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin dans un courrier daté du 12 janvier 2018, dans lequel il indique qu'*il résulte clairement actuellement l'existence d'une couverture de plus de 80% du financement par l'Italie.*



2. L'Italia con Legge di Ratifica del gennaio 2017 e con la successiva deliberazione CIPE del 7 agosto 2017 ha definito puntualmente il percorso di finanziamento dell'opera. L'atto, che costituisce impegno programmatico dello Stato Italiano per il completo finanziamento dell'opera, ha sbloccato i finanziamenti relativi alla quota italiana del primo e secondo lotto costruttivo con opere previste dal planning fino al 2022, dell'importo di oltre 2.400 mln di euro (a cui si aggiungono 450 mln di finanziamento europeo - quota Italia nell'esercizio 2015-2020). Considerato l'impegno dello stato italiano di 2.884,9 mln, risulta chiaro che esiste, a valuta attuale, una copertura di oltre l'80% del finanziamento per l'Italia.

Mi permetto inoltre di trasmetterle, con invio separato, un documento aggiornato a dicembre 2017, in corso di traduzione in francese, in cui sono meglio sviluppate le tematiche che ho sintetizzato nella mia lettera.

La ringrazio per il tempo che mi ha dedicato e sono a Sua disposizione per qualsiasi chiarimento.

Cordialmente.

Commissaire extraordinaire
du Gouvernement italien et
Président de la Délégation italienne de la CIG



[Torino–Lione: considerazioni di geografia politica in vista della ratifica italiana e francese dell’Accordo di Parigi del 2015 e del Protocollo addizionale di Venezia del 2016](#)

Copia della pagina 73 della DUP 2006, cfr. Bilan pour la collectivité

8 – Evaluation socio-économique

• **Bilan international**
 Les avantages pour les **Tiers**, estimés à 4 290 M€ 2006, comprennent : la réduction de la pollution atmosphérique (290 M€), la décongestion du trafic aérien et du trafic routier liée au report vers le fer (580 M€), la réduction des nuisances sonores (2 310 M€) enfin la réduction des accidents de la circulation (730 M€). L’effet de serre enregistré également une réduction valorisée à 380 M€.

Bilan international de l’opération par acteur (scénario de base)

En M€ 2006	BÉNÉFICE ACTUALISÉ
Acteurs ferroviaires (gestionnaires d’infrastructures et exploitants ferroviaires)	2 390 M€
Usagers ferroviaires	6 140 M€
Acteurs des autres modes de transport	-4 230 M€
Pouvoirs publics	- 530 M€
Tiers	4 290 M€
Investissement (partie commune)	-8 610 M€
TOTAL	- 550 M€

Evaluation économique et socio-économique

Bilan pour la collectivité

• **Indicateurs globaux**
 L’opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d’une plus grande partie de l’investissement par l’Italie. Le bénéfice actualisé est positif, de l’ordre de 1 000 M€, et le taux de rentabilité interne de l’opération pour la France est proche de 5 %. Le bénéfice actualisé par Euro public dépensé est de 0,39 soit supérieur à 0,30.

Le taux de rentabilité pour l’évaluation internationale de l’opération, qui s’élève à 3,59 %, est inférieur au taux de référence français de 4 %. Le bénéfice actualisé est négatif (-550M€). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n’est pas significatif.

Bilan de l’opération (scénario de base)

En M€ 2006	BILAN FRANÇAIS	BILAN INTERNATIONAL
Subventions publiques: valeur réelle		
Bénéfice Actualisé (BA)	940 M€	-550 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,83 %	3,59 %
Bénéfice Actualisé par Euro Public dépensé (BAEP)	0,39	-
Avec cotit d’opportunité des fonds publics		
Bénéfice Actualisé (BA)	270 M€	- 2880 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,05%	2,87%

72

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin
 Avril 2006 – Dossier d’enquête publique
 Saint-Jean-de-Maurienne – Frontière France-Italie

Accordo di Roma 30 gennaio 2012

Titre I : Dispositions générales

Article 1^{er} – 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-voyageurs 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 1 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 San 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 complétera 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

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 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. 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'infructuosité, 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 États, 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 voix prépondérante en cas de partage.

Le mandat des membres du Service permanent de contrôle est d'une durée de 5 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 États 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^{er} janvier de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent Accord.

9.2 Comité de sécurité

9.2.1 La Commission intergouvernementale crée 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 États 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 crée 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 délai d'un mois, pendant lequel le délai 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'Etat 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'Etat à partir duquel ils ont été engagés jusqu'au point de jonction avec les travaux réalisés à partir de l'autre Etat.

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.

A la disparition du Promoteur public, les ouvrages dont il est propriétaire deviennent la propriété de l'Etat 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. A 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 section internationale du projet Lyon-Turin ainsi que les avant projets et travaux de la partie franco-italienne de cette liaison inscrite 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 Etats 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 Etat situé de part et d'autre de la section transfrontalière par les agents des deux Etats, 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 coordonnés 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 – Tarification

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 Etat 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 Etats 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.

Index of /documents/docs/dup lft/Dossier DUP 2006

<u>Name</u>	<u>Last modified</u>	<u>Size</u>	<u>Description</u>
 Parent Directory		-	
 LTF_DUP_Chap 0 Guide..>	2018-01-09 21:14	17M	
 LTF_DUP_Chap 1 Notic..>	2018-01-09 21:14	3.6M	
 LTF_DUP_Chap 2 Info ..>	2018-01-09 21:16	20M	
 LTF_DUP_Chap 3 Plan ..>	2018-01-09 21:16	16M	
 LTF_DUP_Chap 4 Plan ..>	2018-01-09 21:22	58M	
 LTF_DUP_Chap 5 Ouvra..>	2018-01-09 21:54	163M	
 LTF_DUP_Chap 6 DÃ©pe..>	2018-01-09 21:23	4.8M	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-02-05 06:20	-	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-01-09 22:35	-	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-01-09 22:37	-	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-01-09 22:40	-	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-01-09 22:42	-	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-01-09 22:54	-	
 LTF_DUP_Chap 7 Etude..>	2018-01-09 22:51	-	
 LTF_DUP_Chap 8 Socio..>	2018-01-09 21:35	125M	
 LTF_DUP_Chap 9 AmÃ©n..>	2018-01-09 21:40	41M	
 Thumbs.db	2018-01-09 21:40	152K	