

85.003

Message**concernant l'accord avec la France relatif
au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève)
et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie)**

du 20 février 1985

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, en vous priant de l'adopter, un projet d'arrêté fédéral portant approbation de l'Accord avec la France relatif au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie).

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

20 février 1985

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Furgler

Le chancelier de la Confédération, Buser



Vue d'ensemble

Le Conseil fédéral a approuvé le 26 août 1981 le projet général de l'autoroute N 1a dans le canton de Genève (tronçon CFF/SNCF jusqu'à la frontière française). Le présent Accord du 27 septembre 1984 constitue la base permettant de construire la liaison N 1a - A 401 qui mène à l'autoroute française A 40 par un pont d'environ 377 m sur territoires suisse et français.

La parcelle de territoire suisse sur laquelle se trouvera une partie du pont sera cédée à la France selon un accord particulier prévoyant un échange de territoires. Un autre arrangement fixera le statut des bureaux à contrôles nationaux qui seront placés à cheval sur la frontière.

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

Le raccordement des autoroutes suisse et française dans la région de Genève correspond à un besoin pressant. Il diminuera sensiblement la circulation sur les tronçons routiers actuels qui relient le canton de Genève et la France et qui sont surchargés, car ils supportent non seulement le trafic régional mais également le trafic de transit international.

Les conditions topographiques difficiles et le tracé sinueux de la frontière ne permettent pas de solution simple. Ainsi qu'il ressort du plan d'ensemble annexé à l'Accord, l'autoroute traverse une première fois la frontière entre les bureaux à contrôles juxtaposés suisse et français. Après le bureau à contrôle français, l'autoroute passe, au moyen d'un pont encore une fois sur un bout de territoire suisse, de sorte qu'elle franchit la frontière trois fois en tout.

La parcelle de territoire suisse comprenant la dépression franchie par l'autoroute ainsi que l'ouvrage autoroutier seront cédés à la France en vertu d'un accord particulier prévoyant un échange de territoires. Un arrangement conclu dans le cadre de la Convention du 28 septembre 1960 entre la Suisse et la France relatif aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route (RS 0.631.252.934.95) fixera le statut des bureaux à contrôle des deux parties.

Le pont autoroutier, appelé «ouvrage principal» dans l'Accord, fera partie d'une autoroute française après la fin des travaux. Il sera dès lors construit par la France selon les normes françaises applicables. Le coût de la construction et les frais d'entretien capitalisés seront répartis en proportion de la longueur qu'occupe l'ouvrage principal sur les territoires des deux Etats: 63 pour cent reviennent à la Suisse et 37 pour cent à la France.

L'Etat français ne construit pas les autoroutes lui-même, il accorde des concessions. Le tronçon de liaison entre la N1a suisse et l'A 40 française sera attribué à la concessionnaire de l'A 40, la Société du Tunnel du Mont-Blanc. Il est prévu dans l'Accord que les sociétés suisses ont le même accès aux appels d'offres que les sociétés françaises. L'adjudication des travaux doit s'effectuer en accord avec la Commission mixte prévue dans l'Accord.

12 Déroulement des négociations

Le projet technique de liaison autoroutière a été mis au point par un groupe de travail franco-suisse; le canton de Genève y a participé de façon déterminante. L'Accord a pu être élaboré sur cette base en deux séries de négociations, en 1983 et 1984. Les questions de construction passeront dès lors au second plan, celles du financement, des impôts directs et indirects et

de la participation des entreprises des deux Etats prenant plus d'importance.

2 Partie spéciale

21 Commentaire de l'Accord

211 Appréciation de l'Accord

L'Accord concerne un tronçon d'une autoroute transfrontière. Son tracé est déterminé en grande partie à l'avance par celui des autoroutes existantes ou en construction. Le financement par quote-parts, nonobstant le fait qu'à l'achèvement des travaux l'ouvrage principal devient partie intégrante d'une autoroute française, est justifié par le grand intérêt qu'a la Suisse, que ce soit la Confédération ou le canton de Genève, à la création de cette liaison. La solution prévue par l'Accord est équilibrée et elle tient compte des intérêts des deux Etats, surtout en ce qui concerne la participation aux travaux.

212 Commentaire des dispositions particulières

L'article 1^{er} définit l'objet de l'Accord, à savoir le pont autoroutier transfrontière près de Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie), qui constitue une partie du tronçon de liaison entre la route nationale suisse N 1a et l'autoroute française A 40. Le pont («ouvrage principal») comprend trois voies dans les deux sens. La description de l'ouvrage principal est complétée par le plan d'ensemble annexé à l'Accord. Il est également prévu d'échanger, par accord séparé, des territoires, afin que l'ouvrage principal soit situé en totalité sur sol français.

L'article 2 met l'obligation de construire l'ouvrage principal à la charge du Gouvernement français, qui applique les normes valables en France, puisque l'ouvrage principal se trouvera entièrement sur territoire français à la suite de l'échange de territoires prévu à l'article 1^{er}. Les sociétés suisses peuvent soumissionner pour les travaux. La Commission mixte prévue à l'article 11 de l'Accord doit donner son accord à l'adjudication des mandats. Le calendrier de réalisation de l'ouvrage est arrêté d'un commun accord entre les Parties contractantes, compte tenu de leurs programmes nationaux de construction.

L'article 3 oblige la France à exploiter et à entretenir l'ouvrage principal dès sa réception.

L'article 4 règle le financement de l'ouvrage principal. Chaque Partie contractante acquiert à ses frais les terrains et les droits nécessaires à la construction sur son territoire. Le coût d'acquisition des terrains et droits sur territoire suisse est évalué à environ 500 000 francs. Il est porté à raison de 75 pour cent au compte des routes nationales et à 25 pour cent à celui du canton de Genève. Les terrains sont remis libres de charge à la disposition de la France lors de l'échange des territoires qui est prévu.

Le coût de réalisation de l'ouvrage principal est réparti en fonction de la longueur qu'il occupe sur les territoires des deux Etats; 63 pour cent reviennent à la Suisse, 37 pour cent à la France. Le coût de réalisation est évalué dans l'ensemble à environ 15 millions de francs, y compris les frais d'études et de contrôle d'exécution. 75 pour cent de la part suisse d'environ 9 450 000 francs, soit 7 090 000 francs sont à la charge de la Confédération et 25 pour cent, soit 2 360 000 francs seront supportés par le canton de Genève.

Les frais relatifs à l'exploitation et à l'entretien, y compris le nettoyage et le service d'hiver, aux grosses réparations et à la reconstruction éventuelle de l'ouvrage sont capitalisés et répartis forfaitairement dans la proportion de 63 pour cent et 37 pour cent entre les deux Etats. Le capital forfaitaire correspondant est fixé à 61 pour cent du coût de réalisation de l'ouvrage principal.

Le coût de réalisation et le forfait pour l'entretien sont calculés sur la base des soumissions des entreprises retenues; les montants sont établis en francs français et adaptés à l'évolution du coût de la vie. La part suisse est payée en francs suisses au cours du jour du paiement.

L'article 5 renvoi à l'arrangement qui sera conclu en ce qui concerne les bureaux à contrôles.

L'article 6 comprend une réglementation sur les impôts indirects et permet, dans chacun des deux Etats, l'importation temporaire en franchise des matériels, outillages et pièces de rechange qui sont nécessaires aux travaux de construction et d'entretien. En revanche, les droits d'entrée sont prélevés sur les matériels qui restent partie intégrante de l'ouvrage, comme le ciment, les pierres et les fers à béton. Les administrations douanières et fiscales des deux Parties règlent les détails entre elles.

L'article 7 prévoit pour les impôts directs une réglementation spéciale, qui déroge à la Convention franco-suisse en vue d'éviter les doubles impositions (RS 0.672.934.91). Le chantier de construction établi par un entrepreneur de l'un des deux Etats sur le territoire de l'autre n'est pas considéré comme un établissement stable. L'entrepreneur est donc soumis uniquement au droit d'imposition de son Etat de résidence en ce qui concerne les impôts directs, y compris la taxe professionnelle, prélevés sur les travaux prévus dans l'Accord. Les salaires des personnes qui participent à la construction sont, de même, imposés uniquement dans l'Etat où elles résident.

Les administrations fiscales règlent d'éventuelles difficultés au moyen de la procédure de concertation prévue dans la Convention en vue d'éviter les doubles impositions.

L'article 8 permet aux agents des deux Etats et aux personnes participant à la construction de traverser la frontière et d'accéder à toutes les parties du chantier dans la mesure où cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. Ces personnes doivent être porteurs d'une pièce d'identité; les agents des douanes et de la police ne peuvent exercer leurs fonctions que sur le territoire de l'Etat dont ils dépendent.

Selon l'article 9, des équipements de télécommunication raccordés au réseau public de l'autre Etat peuvent être installés sur le chantier.

L'article 10 est une disposition transitoire pour le cas où l'ouvrage principal serait mis en service avant que l'échange de territoires n'intervienne et que l'ouvrage ne soit cédé à la France. Les lois et règlements français relatifs à la circulation routière, y compris la responsabilité civile, à l'entrée, à la sortie et au transit des personnes, des marchandises et des capitaux, sont appliqués à l'ouvrage principal par les autorités et les tribunaux français. Cette réglementation spéciale est nécessaire, car l'ouvrage principal fait dès le début partie intégrante de l'autoroute française. Un usager ne peut emprunter, dans chaque sens, qu'en pénétrant sur territoire français, avant ou après. Cela vaut également pour les agents des douanes et de la police suisses. Ils ne pourraient ainsi pas prendre de mesures coercitives telles que l'arrestation de personnes. La compétence des juridictions suisses est cependant réservée en ce qui concerne des faits considérés comme infractions tant par le droit pénal suisse que par le droit pénal français. La Suisse conserve le droit de révoquer unilatéralement cette disposition, qui n'est applicable qu'à titre provisoire.

L'article 11 prévoit la création d'une Commission mixte, qui peut formuler des propositions de modification de l'Accord ainsi que des recommandations aux autorités compétentes, afin de pallier les difficultés survenant lors de l'application de celui-ci. Il est particulièrement important pour la Suisse qu'elle puisse ainsi s'exprimer au sujet de l'adjudication des travaux.

L'article 12 prévoit une clause arbitrale pour le règlement des différends portant sur l'interprétation et l'application de l'Accord.

Selon l'article 13, l'Accord est conclu pour une durée indéterminée; il ne peut pas être dénoncé.

L'article 14 règle la ratification et l'entrée en vigueur de l'Accord.

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

31 Conséquences financières

L'autoroute sur territoire suisse est incluse dans le programme suisse des routes nationales et dans le financement de celui-ci. L'Accord n'entraîne dès lors aucune dépense particulière. Toutefois, l'ouvrage principal sera cédé à titre gratuit à la France lors de l'échange des parcelles. Cela est justifié par l'intérêt particulier qu'a la Suisse à la réalisation près de Genève d'une liaison autoroutière qui déchargera sensiblement la région environnante.

32 Effets sur l'état personnel

L'Accord n'a aucun effet sur l'état du personnel de la Confédération et du canton de Genève.

4 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le projet est mentionné dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983-1987 (FF 1984 I 153, appendice 2).

5 Constitutionnalité

Selon l'article 8 de la constitution, la Confédération est habilitée à conclure des traités avec des Etats étrangers. L'article 85, chiffre 5, de la constitution autorise l'Assemblée fédérale à approuver les traités. L'Accord est conclu pour une durée indéterminée et il n'est pas dénonçable. Il est donc sujet au référendum facultatif selon l'article 89, 3^e alinéa, lettre a, de la constitution.

29828

Arrêté fédéral

Projet

concernant l'Accord avec la France relatif au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 20 février 1985¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ L'Accord signé le 27 septembre 1984 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relatif au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'Accord.

Art. 2

Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif sur les traités internationaux qui sont d'une durée indéterminée et ne sont pas dénonçables (art. 89, 3^e al., let. a, cst.).

29828

¹⁾ FF 1985 I 937

Accord*Texte original*

**entre le Conseil Fédéral Suisse
et le Gouvernement de la République Française
relatif au raccordement des autoroutes entre Bardonnex (Genève)
et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie)**

Le Conseil Fédéral Suisse

et

le Gouvernement de la République Française,

désireux d'améliorer les liaisons autoroutières entre la Suisse et la France,
sont convenus de conclure l'Accord suivant:

Article premier Objet de l'accord

1) La Route nationale suisse N 1a et l'autoroute française A 40 sont raccordées près de Bardonnex (Genève) et Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie) par la section nord de l'autoroute française A 401.

2) Sont construits à cet effet:

- a. sur territoires suisse et français, un pont autoroutier dénommé ci-après «l'ouvrage principal» d'une longueur de 377 m environ, comprenant deux chaussées de trois voies chacune. Il franchit la dépression, actuellement sur territoire suisse, ainsi que les voies de chemin de fer SNCF, la route nationale française 206 et la voie communale n° 7 de Lathoy à Saint-Julien-en-Genevois, sur territoire français, pour se raccorder à l'autoroute A 40;
- b. sur territoires suisse et français, les bâtiments, emplacements et installations servant à l'accomplissement des formalités de contrôle de frontières. Ces installations font l'objet d'accords séparés.

3) Le premier franchissement de la frontière par l'autoroute en provenance de Suisse se fait au point A défini par ses coordonnées dans les systèmes suisses: $X_{CH} = 111\ 664,532$; $Y_{CH} = 496\ 237,043$; $H_{CH} = 459,960$ et français: $X_F = 890\ 283,99$; $Y_F = 134\ 527,83$; $H_F = 460,008$. Au point A, le tracé en plan de l'axe de l'autoroute est un arc de cercle dont le centre M a les coordonnées suivantes: $X_{CH} = 111\ 595,238$; $Y_{CH} = 497\ 034,037$ dans le système suisse et $X_F = 891\ 083,69$; $Y_F = 134\ 510,47$ dans le système français. En ce même point A, le profil en long comporte une rampe d'environ 1,5 pour cent en direction de la France.

4) Le plan d'ensemble donnant un aperçu du raccordement prévu est joint en annexe au présent Accord.

5) L'échange de territoire ayant pour objet de situer l'ouvrage principal en totalité sur le territoire français est réglé par un Accord séparé.

Article 2 Construction de l'ouvrage principal

1) Le Gouvernement de la République Française se charge de la construction de l'ouvrage principal selon les réglementations et prescriptions françaises applicables à la réalisation de travaux publics de cette nature. Il assume, vis-à-vis du Conseil Fédéral Suisse, la responsabilité du maître d'ouvrage. Il se charge en particulier, des études, de l'appel d'offres, de l'adjudication, de la construction, de la surveillance et de la réception des travaux.

2) Les concepteurs et entrepreneurs suisses ont le droit de soumissionner pour l'ensemble des travaux. La liste des candidats aux appels d'offres, le refus des offres non conformes et le choix des titulaires des marchés sont arrêtés en accord avec la Commission visée à l'article 11.

3) Le calendrier de réalisation de l'ouvrage principal est arrêté d'un commun accord entre les Parties contractantes, compte tenu de leurs programmes nationaux autoroutiers.

Article 3 Exploitation et entretien de l'ouvrage principal

1) La Partie française se charge de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage principal, y compris le nettoyage et le service d'hiver, des grosses réparations et de la reconstruction éventuelle.

2) Cette obligation prend effet dès la date de réception de l'ouvrage principal, même si celle-ci est antérieure à l'échange de territoires visé au paragraphe 5 de l'article premier.

Article 4 Financement de l'ouvrage principal

1) Les coûts d'acquisition du terrain et des droits nécessaires à la construction de l'ouvrage principal sont supportés par les Parties contractantes pour les tronçons situés sur leur territoire respectif avant rectification de frontière. Les terrains situés sur le territoire suisse nécessaires à la construction de l'ouvrage et aux installations du chantier sont mis gratuitement, libres de toute occupation, charge ou servitude, à la disposition de la Partie française. L'assiette de l'ouvrage, élargie sur les deux côtés longitudinaux par une bande de terrains de 6 mètres de large, est cédée gratuitement en toute propriété, libre de charge et servitude, à la Partie française, lors de l'échange de territoires.

2) Le coût de réalisation global de l'ouvrage principal est réparti à raison de 63 pour cent pour la Partie suisse et de 37 pour cent pour la Partie française. Il comprend:

- a. les frais de construction qui sont estimés sur la base des soumissions des entreprises retenues et qui équivalent au montant total desdites soumissions, toutes taxes comprises, majoré de 15 pour cent pour aléas et imprévus. Les montants des soumissions pris en compte sont fixés en francs français et actualisés à la date de notification du marché

Raccordement des autoroutes

principal de construction de l'ouvrage selon la formule figurant à ce marché, c'est-à-dire, suivant la nature de l'ouvrage, sur la base des variations des index français «TP 02» ou «TP 13» avec une partie fixe de 17,5 pour cent;

b. les frais d'étude et de contrôle d'exécution qui représentent forfaitairement 10 pour cent des frais de construction tels qu'ils sont calculés à l'alinéa a ci-dessus. La participation de la Partie suisse est versée à la Partie française en deux versements:

- le premier, égal à la moitié du coût de réalisation global de l'ouvrage principal évalué comme indiqué ci-dessus, est versé dans les trois mois suivant la notification du marché principal;
- le deuxième est versé un an après la date de notification du marché principal, sous réserve de l'avancement normal des travaux. Il est égal à la moitié du coût de réalisation global révisé à la date de versement par application de la formule de révision des prix du marché principal mentionnée ci-dessus.

3) Les frais relatifs à l'exploitation et à l'entretien, y compris le nettoyage et le service d'hiver, aux grosses réparations et à la reconstruction éventuelle de l'ouvrage principal sont capitalisés et répartis forfaitairement selon la clé mentionnée au paragraphe 2 ci-dessus. Les Parties contractantes conviennent de fixer forfaitairement le capital correspondant à 61 pour cent du coût de réalisation global de l'ouvrage principal. La participation de la Partie suisse est versée dans les trois mois suivant la date de réception des travaux; elle est révisée à la date du versement dans les mêmes conditions que le deuxième versement mentionné au paragraphe 2 ci-dessus.

4) Chacun des trois versements mentionnés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus fait l'objet d'un acompte calculé sur la base des derniers index connus à la date de versement fixée et d'un versement complémentaire après publication des index normalement applicables.

5) Les paiements à la charge de la Partie suisse s'effectuent en francs suisses au cours du change du jour de versement.

Article 5 Contrôles de frontière

Des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont créés à la frontière selon des conditions à fixer dans le cadre de la Convention du 28 septembre 1960 entre la Suisse et la France relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route.

Article 6 Impôts indirects

1) Chacune des Parties contractantes admet temporairement en suspension des droits et taxes applicables à l'importation, les matériels, outillages et leurs pièces de rechange en provenance du territoire de l'autre Partie, pour

Raccordement des autoroutes

autant qu'ils sont nécessaires aux travaux de construction ou d'entretien et à l'exploitation des ouvrages visés à l'article premier.

2) Les administrations douanières et fiscales compétentes de chaque Partie se concertent et se prêtent toute l'assistance nécessaire pour l'application du présent Accord.

Article 7 Impôts directs

1) Par dérogation aux dispositions des articles 5 et 7 de la Convention entre la Confédération suisse et la République française en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune du 9 septembre 1966, modifiée par l'Avenant du 3 décembre 1969, la partie du chantier de construction établie par un entrepreneur résident de l'un des deux Etats qui est située sur le territoire de l'autre n'est pas considérée comme un établissement stable au sens de ladite Convention.

2) Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également à la taxe professionnelle.

3) En outre, nonobstant les dispositions de l'article 17 de la Convention visée au paragraphe 1, les salaires versés aux personnes travaillant sur les chantiers ne sont imposables que dans l'Etat dont le bénéficiaire est résident au sens de l'article 1 de ladite Convention.

4) Les difficultés auxquelles l'application des paragraphes 1 et 3 du présent article pourraient donner lieu sont résolues dans le cadre de la Convention visée au paragraphe 1.

5) Dans le cas où ladite Convention viendrait à être modifiée ou remplacée par une nouvelle Convention, la référence à cette Convention est considérée comme se rapportant à la Convention modifiée ou à la nouvelle Convention.

Article 8 Accès au site de la construction

1) Les agents des Parties contractantes et les autres personnes participant à la construction de l'ouvrage principal peuvent, pour l'accomplissement de leurs tâches, traverser à tout moment la frontière et séjourner sur toutes les parties du chantier. Toutefois, les agents des services des douanes et de police ne peuvent exercer leurs fonctions que sur le territoire de l'Etat dont ils dépendent.

2) Les ressortissants des Parties contractantes doivent être porteurs d'une pièce d'identité officielle munie d'une photographie. Les ressortissants d'Etats tiers doivent être en outre porteurs d'autorisation de séjour ou d'un document équivalent délivré par les autorités de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

3) Les personnes visées au paragraphe 1 doivent en outre être porteurs

Raccordement des autoroutes

d'une carte de service ou d'une attestation de l'entreprise qui les emploie prouvant qu'elles participent aux travaux.

4) Les Parties contractantes reprennent en charge, sans formalités, à tout moment, les personnes qui ont pénétré sur le territoire de l'autre Etat en violation du présent Accord.

5) Ces dispositions ne font pas obstacle à l'application des décisions individuelles prises par l'une ou l'autre des Parties à l'encontre des personnes interdites d'entrée ou de séjour.

Article 9 Télécommunications

Chaque Partie contractante autorise l'installation sur les chantiers, d'équipements de télécommunications raccordés au réseau public de l'autre Partie.

Article 10 Dispositions particulières

Au cas où l'échange de territoires prévu à l'article premier, paragraphe 5, ne serait pas intervenu lors de la mise en service de l'ouvrage principal, les dispositions ci-après sont applicables:

1. La partie de l'ouvrage principal située en territoire suisse en restera partie intégrante jusqu'à l'échange de territoires.
2. Toutefois, les lois et règlements français relatifs à la circulation routière, y compris la responsabilité civile, à l'entrée, à la sortie et au transit des personnes, des marchandises et des capitaux, sont applicables aux personnes, véhicules, bagages, marchandises et capitaux se trouvant sur la partie de l'ouvrage principal visée au paragraphe 1 ci-dessus. Les fonctionnaires et agents français y appliquent les lois et règlements précités. Ils peuvent constater toutes infractions et y donner les suites prévues par ces lois et règlements.
3. Pour l'application des dispositions du paragraphe 2, la partie de l'ouvrage principal située en territoire suisse est rattachée à la commune de Saint-Julien-en-Genevois.
4. Pour l'exercice des poursuites et de la répression, les juridictions françaises compétentes sont celles qui auraient eu à connaître des infractions si elles avaient été commises sur le territoire de la commune de Saint-Julien-en-Genevois. Toutefois, en ce qui concerne les faits considérés comme infractions tant par le droit pénal suisse que par le droit pénal français, la compétence des juridictions suisses est expressément réservée.
5. Les dispositions du présent article s'appliquent à titre provisoire. Elles peuvent être révoquées à tout moment par le Conseil Fédéral Suisse, moyennant un préavis de trois mois.

Raccordement des autoroutes

Article 11 Commission mixte

1) Les Parties contractantes constituent une Commission mixte qui a pour mission:

- a. de débattre de toute question résultant de l'application du présent Accord et de ses modalités d'application;
- b. de formuler des recommandations à l'attention des deux Gouvernements, notamment en ce qui concerne d'éventuelles modifications du présent Accord;
- c. de recommander aux autorités compétentes toutes mesures adéquates afin de pallier les difficultés survenant à l'occasion de la mise en œuvre du présent Accord;
- d. de se prononcer, en application de l'article 2, paragraphe 2, sur la liste des candidats aux appels d'offres, le refus des offres non conformes et le choix des titulaires des marchés.

2) La Commission est composée de cinq membres suisses et de cinq membres français qui peuvent se faire accompagner d'experts. Le Gouvernement de chaque Partie contractante désigne un membre de sa délégation pour la présider. Chaque président de délégation peut, par requête adressée au président de l'autre délégation, convoquer la Commission qui doit se réunir au plus tard dans un délai d'un mois après réception de la requête.

Article 12 Arbitrage

1) S'il ne peut être réglé autrement, tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord est soumis à l'arbitrage, à la requête d'une Partie contractante.

2) Le tribunal arbitral est composé, dans chaque cas, de trois arbitres. Chaque Partie contractante nomme un arbitre et les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le ressortissant d'un troisième Etat comme tiers-arbitre président. Les arbitres sont nommés dans un délai de deux mois, le président dans un délai de trois mois, après qu'une Partie contractante ait communiqué à l'autre qu'elle entendait soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3) Si les délais mentionnés au paragraphe 2 ne sont pas respectés et à défaut d'un autre arrangement, chaque Partie contractante peut inviter le président de la Cour européenne des droits de l'homme à procéder aux désignations requises. Si le président possède la nationalité suisse ou la nationalité française, ou se trouve empêché pour une autre raison, le vice-président doit procéder à la désignation. Si le vice-président possède également la nationalité suisse ou française, ou se trouve lui aussi empêché, le membre suivant dans la hiérarchie de la Cour ne possédant ni la nationalité suisse ni la nationalité française procède à la désignation.

4) Le tribunal arbitral décide selon les règles du droit international et en particulier du présent Accord. Il règle lui-même sa procédure.

Raccordement des autoroutes

5) Les décisions du tribunal arbitral, tant sur la procédure que sur le fond, sont prises à la majorité des voix de ses membres. L'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les Parties contractantes n'empêche pas le tribunal de statuer.

6) Les décisions du tribunal ont force obligatoire. Chaque Partie supporte les frais de l'arbitre qu'elle a désigné et les frais occasionnés par sa représentation dans la procédure devant le tribunal. Les frais du tiers-arbitre président et les autres frais sont supportés à parts égales par les Parties contractantes.

7) Si le tribunal arbitral le demande, les tribunaux des Parties contractantes lui accordent l'entraide judiciaire nécessaire pour procéder aux citations et aux auditions de témoins et d'experts, conformément aux accords en vigueur entre les deux Parties contractantes sur l'entraide judiciaire en matière civile et commerciale.

Article 13 Durée de l'Accord

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

Article 14 Approbation, entrée en vigueur

1) Le présent Accord sera approuvé; les instruments d'approbation seront échangés aussitôt que possible à Berne.

2) Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant l'échange des instruments d'approbation.

Fait à Paris, le 27 septembre 1984, en deux exemplaires en langue française.

Pour le
Conseil Fédéral Suisse:
F. de Ziegler

Pour le Gouvernement
de la République Française:
G. M. Chenu

REPUBLIQUE FRANÇAISE



CONFEDERATION SUISSE



ECHELLE:

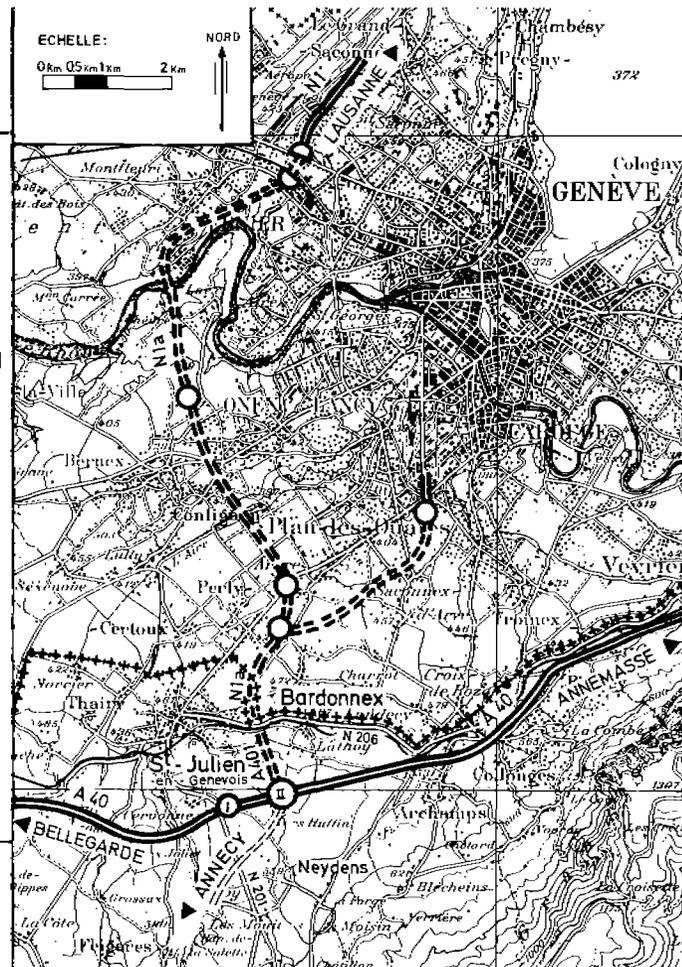
0 Km 0,5 Km 1 Km 2 Km

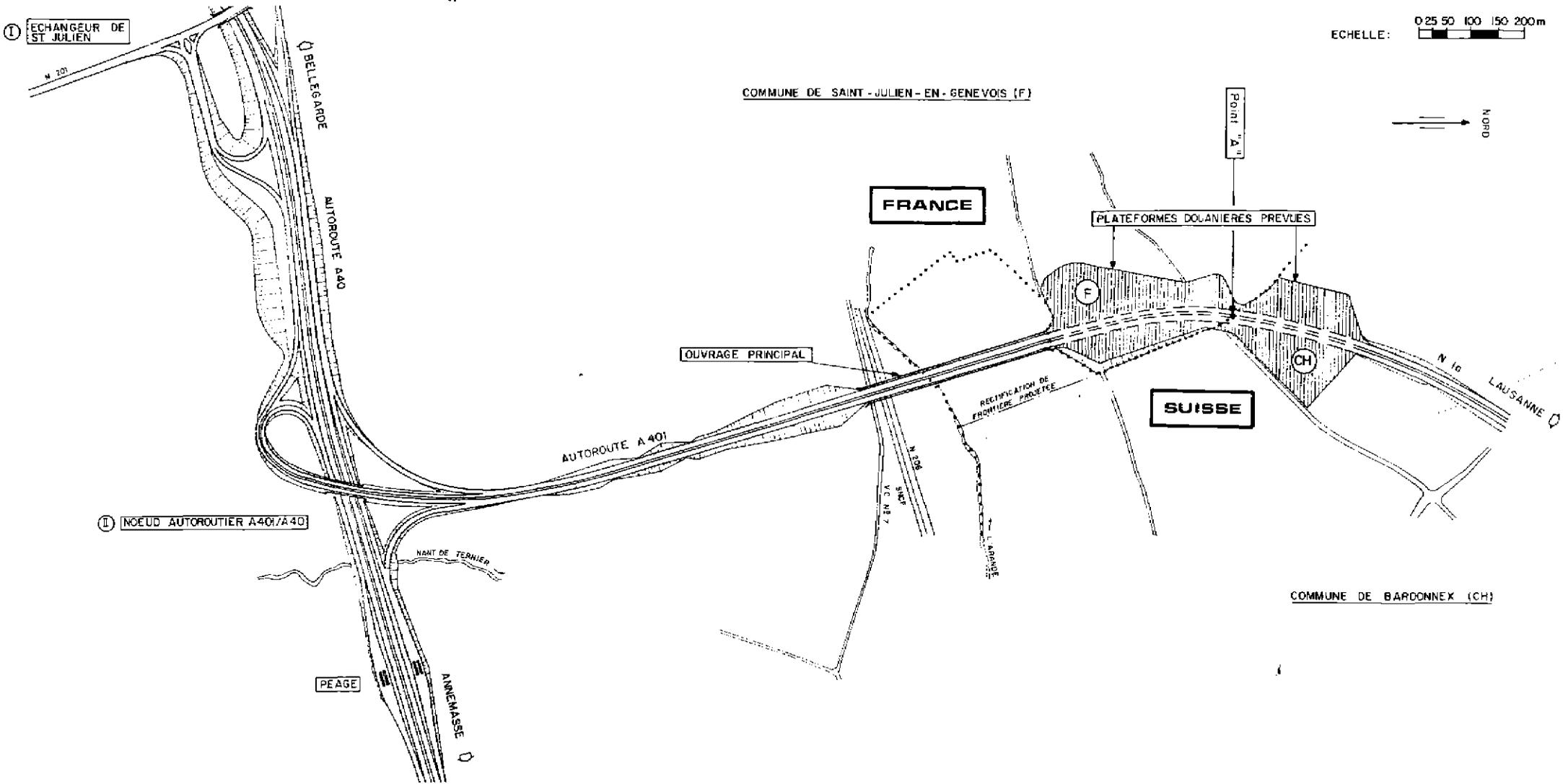
NORD



PLAN D'ENSEMBLE DONNANT UN APERÇU DU RACCORDEMENT PREVU

Annexe à l'accord entre
le Gouvernement de la République Française
et le Conseil fédéral suisse
relatif au raccordement des autoroutes
entre Saint-Julien-en-Genevois (Haute-Savoie)
et Bardonnex (Genève)





I ECHANGEUR DE ST JULIEN

BELLEGARDE

AUTOROUTE A40

COMMUNE DE SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS (F)

FRANCE

PLATEFORMES DOLANIERES PREVUES

SUISSE

OUVRAGE PRINCIPAL

AUTOROUTE A401

RECTIFICATION DE FRONTIERE PROJETEE

II NOEUD AUTOROUTIER A401/A40

NAUT DE TERNIER

PEAGE

ANNEMASSE

N 303

L'ARCADE

Point "A"

NORD

N 10

LAUSANNE

COMMUNE DE BARCONNEX (CH)