

**No. 54575\***

---

**Switzerland  
and  
France**

**Convention between the Swiss Federal Council and the Government of the French Republic concerning the work and co-financing by Switzerland of the operation to reactivate railway traffic on the Belfort-Delle line as well as on the Belfort-Delle-Delémont line. Bern, 11 August 2014**

**Entry into force:** *1 June 2017, in accordance with article 16*

**Authentic text:** *French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Switzerland, 20 July 2017*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Suisse  
et  
France**

**Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative aux travaux et au cofinancement par la Suisse de l'opération de réactivation du trafic ferroviaire sur la ligne Belfort-Delle ainsi qu'à l'exploitation de la ligne Belfort-Delle-Delémont. Berne, 11 août 2014**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> juin 2017, conformément à l'article 16*

**Texte authentique :** *français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Suisse, 20 juillet 2017*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS ]

**Convention**  
**entre le Conseil fédéral suisse**  
**et le Gouvernement de la République française**  
**relative aux travaux et au cofinancement par la Suisse**  
**de l'opération de réactivation du trafic ferroviaire**  
**sur la ligne Belfort – Delle**  
**ainsi qu'à l'exploitation de la ligne Belfort – Delle – Delémont**

---

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

considérant pour la France la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et pour la Suisse les dispositions légales de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route,

vu la convention du 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse, ci-après la convention du 5 novembre 1999, qui est entrée en vigueur le 28 mars 2003,

désireux d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la Suisse et la France et de créer ainsi les conditions propices à l'accroissement du trafic ferroviaire,

souhaitant faciliter le transport de voyageurs entre, les grandes agglomérations suisses d'une part, et françaises d'autre part,

sont convenus de ce qui suit :

## TITRE I . DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

### Article 1<sup>er</sup>

#### Objet

La présente convention a pour objet la réouverture de la ligne ferroviaire Delle – Belfort dans le respect de la convention du 5 novembre 1999, en vue de son raccordement à la ligne Delle – Delémont.

La présente convention détermine :

- a. les engagements réciproques des parties contractantes en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études et travaux nécessaires à la réhabilitation de la ligne en vue de réactiver le trafic ferroviaire entre Delémont et Belfort ;
- b. la répartition des compétences et responsabilités entre les gestionnaires d'infrastructure concernant la répartition de la capacité et la gestion du trafic ainsi que l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure.

### Article 2

#### Définitions

Au sens de la présente Convention, on entend par :

- a. **Ligne ferroviaire Delle – Belfort** : la ligne de chemin de fer allant du signal d'entrée de la gare de Delle (côté suisse) à Belfort ;
- b. **Travaux** : les travaux de réhabilitation de la ligne eux-mêmes et les études correspondantes ;
- c. **Entretien** : l'ensemble des activités courantes permettant d'assurer la continuité de l'exploitation telles que la surveillance, l'inspection, la vérification, les mesures de contrôle, le réglage, la gestion des dérangements, la remise en état, le remplacement un pour un de petits éléments à l'exclusion du renouvellement ou du développement de l'infrastructure ;
- d. **Renouvellement** : le remplacement, déclenché en fin de vie d'un système ou d'une partie d'un système, programmé et justifié par l'impossibilité de le maintenir autrement dans des conditions technologiques, économiques ou réglementaires satisfaisantes ;
- e. **Répartition de la capacité et gestion du trafic** : l'ensemble des activités ayant principalement pour but :
  - l'établissement de l'horaire de service annuel et l'organisation des périodes réservées à la réalisation d'opérations d'entretien et de renouvellement sur le réseau ferré ;
  - la gestion de la circulation des trains ;
  - la fourniture du courant électrique de traction ;
- f. **Comité de pilotage franco-suisse** : comité de pilotage issu de la Convention du 5 novembre 1999.

## **TITRE II. REHABILITATION DE LA LIGNE DE BELFORT A LA FRONTIERE**

### **Article 3**

#### **Définition des travaux**

1. Les travaux prévus concernent la modernisation de la voie, l'électrification de la ligne, des travaux d'adaptation des ouvrages d'art et de sécurisation des passages à niveau, la création de nouvelles haltes ferroviaires entre Delle et Belfort et l'adaptation des gares de Delle et Belfort.
2. Les travaux visent également à équiper la ligne de nouvelles installations de signalisation et de télécommunication.
3. La ligne ferroviaire Delle - Belfort est équipée en signalisation française. Le tronçon situé entre le signal d'entrée de la gare de Delle (côté suisse) et la frontière est équipé en signalisation française et suisse.
4. La ligne ferroviaire est équipée en courant de traction français 25kV. Dans la gare de Delle, l'aménagement de dispositifs spécifiques doit permettre d'accueillir les trains suisses monocourant 15kV.
5. Les travaux sont exécutés sur les deux territoires dans l'objectif d'une mise en service simultanée.

### **Article 4**

#### **Propriété et maîtrise d'ouvrage des travaux**

1. Le gestionnaire d'infrastructure français est propriétaire des ouvrages et des équipements réalisés sur le territoire français. Le gestionnaire d'infrastructure suisse est propriétaire des ouvrages et des équipements réalisés sur le territoire suisse. Les gestionnaires d'infrastructure peuvent convenir d'exceptions locales en vue d'assurer la continuité technique des ouvrages et équipements en application de la Convention mentionnée à l'article 13.
2. Concernant la maîtrise d'ouvrage des travaux, le principe de territorialité s'applique. Néanmoins lorsque, sur le territoire français, l'opération intéresse le gestionnaire d'infrastructure français et le gestionnaire d'infrastructure suisse, le gestionnaire d'infrastructure français peut confier au gestionnaire d'infrastructure suisse l'intégralité ou partie de la maîtrise d'ouvrage des travaux.
3. Le gestionnaire d'infrastructure français et le gestionnaire d'infrastructure suisse s'assurent de la cohérence globale de l'infrastructure ainsi que d'une planification coordonnée des travaux. Si la mise en service des travaux réalisés par chaque gestionnaire d'infrastructure ne peut se faire de manière simultanée, les mesures utiles sont prises afin de permettre, le cas échéant, une poursuite de l'exploitation de la ligne entre Boncourt et Delle. Ils en informent le Comité de pilotage franco-suisse.

## **Article 5**

### **Financement**

1. Le principe de territorialité régit le financement des travaux et de l'évolution des coûts.
2. Par dérogation au principe de territorialité et au vu de l'utilité socio-économique du projet pour la Suisse, la partie suisse s'engage à accorder une contribution forfaitaire d'un montant de 24,5 millions de francs suisses (valeur octobre 2003) pour le financement des travaux de réhabilitation de la ligne entre Belfort et Delle. Ce financement suisse est prévu dans le cadre des projets de raccordements au réseau européen de trains à haute performance. Une convention de financement et de réalisation utiles à l'opération définit les modalités d'appel et de versement entre les parties finançant le programme prévu ainsi que l'actualisation de la contribution forfaitaire et libératoire de la Suisse.

### **TITRE III. EXPLOITATION ET MAINTENANCE DE LA LIGNE BELFORT – DELLE – DELÉMONT**

#### **Article 6**

##### **Entretien et renouvellement**

L'entretien et le renouvellement de l'infrastructure de la ligne ferroviaire entre Belfort et Delémont sont assurés par les gestionnaires d'infrastructure selon le principe de territorialité. Les gestionnaires d'infrastructure peuvent cependant convenir de confier tout ou partie de l'entretien et du renouvellement de leurs infrastructures respectives à l'autre gestionnaire d'infrastructure.

#### **Article 7**

##### **Répartition de la capacité et gestion du trafic**

1. Dans le respect de la réglementation applicable, les organismes suisse et français compétents en matière de répartition des capacités se coordonnent tout au long du processus de répartition des capacités afin que ces dernières soient réparties sur la ligne ferroviaire Delémont – Delle de manière concertée en privilégiant les sillons cadencés. En gare de Delle, la répartition des capacités est assurée par le gestionnaire d'infrastructure français dans le respect de la réglementation applicable.
2. La gestion du trafic sur la ligne ferroviaire Delémont – Delle est assurée de manière concertée par les gestionnaires d'infrastructure dans le respect de la réglementation applicable. Elle comprend la signalisation, la régulation, le *dispatching*, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains.
3. Conformément à la réglementation applicable, les gestionnaires d'infrastructure se coordonnent pour établir les instructions et consignes de sécurité applicables sur la ligne ferroviaire Delémont – Delle. Les gestionnaires d'infrastructure s'assurent de la coordination de ces instructions et consignes avec celles définies par le gestionnaire d'infrastructure français pour la gare de Delle.
4. Le gestionnaire d'infrastructure français est chargé de la fourniture du courant de traction sur la ligne ferroviaire Belfort – Delle. Le gestionnaire d'infrastructure suisse est chargé de la fourniture du courant électrique de traction sur la ligne ferroviaire Delémont – Delle comprenant les aménagements et équipements spécifiques pour accueillir les trains suisses monocourant 15 000 volts 16,7Hz en gare de Delle.

## **Article 8**

### **Tarification de l'infrastructure**

Les redevances d'infrastructure et les autres revenus tirés de l'infrastructure sont régis par le principe de territorialité. En conséquence, ils sont définis et perçus par le gestionnaire d'infrastructure suisse et le gestionnaire d'infrastructure français pour leur tronçon respectif.

## **Article 9**

### **Réglementation applicable**

1. Les dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes, y compris la tarification nationale relative aux titres de transport, ainsi que toutes autres dispositions particulières à la ligne ferroviaire Belfort – Delle – Delémont, s'appliquent tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention.
2. Le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), notamment son article 1.9, est applicable.

## **TITRE IV. DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 10**

#### **Accords douaniers**

1. Afin de faciliter la coopération et de manière à concilier au mieux la fluidité et la célérité du trafic des voyageurs avec l'efficacité des contrôles douaniers, sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires et de tous les autres contrôles qui paraissent nécessaires, des accords additionnels entre les autorités compétentes suisse et française sont conclus en application 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.
2. Les contrôles suisses et français peuvent être effectués dans la zone au sens de l'article 3, point 1, lettres a-c, de la Convention du 28 septembre 1960 précitée. Des locaux sont mis à la disposition des agents de l'Etat limitrophe dans les gares indiquées dans l'accord mentionné à l'alinéa 1.

### **Article 11**

#### **Sécurité ferroviaire**

Les autorités nationales de sécurité ferroviaire sont compétentes sur leur territoire national. Ces autorités nationales se coordonnent pour les questions de sécurité ferroviaire concernant la ligne ferroviaire Belfort – Delle – Delémont.

### **Article 12**

#### **Sécurité civile**

1. L'efficacité de l'intervention des secours prévaut sur toutes les autres considérations, notamment territoriales. Les Parties contractantes autorisent les équipes de secours de l'autre État à intervenir, si l'urgence l'exige, sur son territoire.
2. Les autorités en charge de la sécurité civile sur le territoire de chacune des Parties se coordonnent pour les questions de sécurité civile concernant la ligne ferroviaire Belfort – Delle – Delémont.



### **Article 13**

#### **Conventions entre les entités chargées des fonctions de gestion de l'infrastructure**

Les entités suisses et françaises chargées des fonctions de gestion de l'infrastructure s'accordent pour signer des conventions spécifiques qui précisent notamment :

1. le cas échéant, les modalités selon lesquelles les gestionnaires d'infrastructure sont autorisés à intervenir au-delà de la frontière lors de la réalisation des travaux, notamment pour les travaux devant nécessairement être réalisés en continuité ;
2. Les modalités selon lesquelles, en application de l'article 7 paragraphes 1 et 2, les entités chargées des fonctions de gestion de l'infrastructure se coordonnent en matière de répartition des capacités, y compris des capacités en gare de Delle et en matière de gestion du trafic. La convention précise en toute transparence les modalités de calcul et de facturation des prestations fournies par les gestionnaires d'infrastructure. Cette convention précise également les modalités de fourniture du courant électrique de traction mentionnées à l'article 7, paragraphe 4 ;
3. les modalités de mise au point des instructions et consignes de sécurité visées à l'article 7 paragraphe 3 ;
4. les exceptions locales au principe de territorialité visées à l'article 4 paragraphe 1 concernant la propriété d'ouvrages ou d'équipements principalement situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

### **Article 14**

#### **Désignation des entités chargées des fonctions de gestion de l'infrastructure**

Toute évolution institutionnelle survenant dans l'un des Etats partie à la Convention conduisant à un changement de dénomination ou d'organisation des entités chargées de la gestion des fonctions définies à l'article 2 lettre e fait l'objet d'une information notifiée à l'autre Partie sans que cela ne remette en cause la validité de la présente Convention. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 16, paragraphe 2, de la Convention.

### **Article 15**

#### **Règlement des différends**

1. Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation de la présente Convention est soumis au comité de pilotage franco-suisse. Celui-ci s'efforce de régler le différend à l'amiable.
2. Si une entente n'intervient pas au sein du comité de pilotage franco-suisse, le différend est porté devant un tribunal arbitral à la requête de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.

3. Le tribunal arbitral est composé de trois membres : un arbitre nommé par chacune des Parties contractantes et un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.
4. Si, au terme de trois mois à compter de la désignation du premier arbitre, le tribunal n'est pas dûment formé, chaque Partie contractante peut demander au secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye de procéder aux nominations nécessaires.
5. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix. Ses décisions sont définitives et ont force obligatoire pour les Parties contractantes.

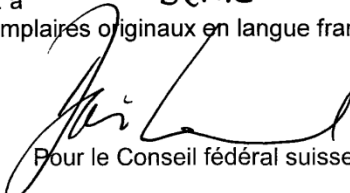
### Article 16

#### Entrée en vigueur et durée de validité

1. Chacune des Parties contractantes notifie à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur de la présente Convention, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.
2. La présente Convention est conclue pour une durée initiale de trente-cinq ans. Elle est renouvelable par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de cinq années, sauf dénonciation par l'une des Parties contractantes, deux années au moins avant l'expiration de sa validité.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties contractantes, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le 11 août 2014, en deux exemplaires originaux en langue française.

  
Pour le Conseil fédéral suisse :

  
Pour le Gouvernement  
de la République française :

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE SWISS FEDERAL COUNCIL AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC CONCERNING THE WORK ON, AND CO-FINANCING BY SWITZERLAND OF, THE REACTIVATION OF RAILWAY TRAFFIC ON THE BELFORT-DELLE LINE, AND THE OPERATION OF THE BELFORT-DELLE-DELEMONT LINE

The Swiss Federal Council and the Government of the French Republic, hereinafter referred to as “the Contracting Parties”,

Considering, in the case of France, directive 2012/34/EU of 21 November 2012 establishing a single European railway area, and, in the case of Switzerland, legal provisions set forth in the Agreement of 21 June 1999 between the European Community and the Swiss Confederation on the Carriage of Goods and Passengers by Rail and Road,

Having regard to the Convention of 5 November 1999 between the Swiss Federal Council and the Government of the French Republic concerning the interconnection of the Swiss railway system to the French railway system, particularly high speed connections, hereinafter “the Convention of 5 November 1999”, which entered into force on 28 March 2003,

Desiring to improve railway connections between Switzerland and France, and thus to create conditions conducive to the growth of rail traffic,

Wishing to facilitate the transport of travellers between the major population centres of Switzerland, on the one hand, and France, on the other,

Have agreed as follows:

Part I. Preliminary provisions

*Article 1. Purpose*

The purpose of the present Agreement is to reopen the Delle-Belfort railway line in compliance with the Convention of 5 November 1999, with a view to its connection to the Delle-Delémont line.

The present Agreement sets out:

(a) The reciprocal undertakings of the Contracting Parties as regards the terms for the financing and execution of the studies and work needed for the rehabilitation of the line with a view to reactivating rail traffic between Delémont and Belfort.

(b) The division of powers and responsibilities among the infrastructure managers with regard to capacity distribution, traffic management and infrastructure maintenance and refurbishment.

*Article 2. Definitions*

For the purposes of the present Agreement:

(a) “Delle-Belfort railway line” means the railway line from the home signal of Delle station (on the Swiss side) to Belfort;

(b) “Work” means the line restoration work itself and the corresponding studies;

(c) “Maintenance” means the set of regular activities making it possible to ensure continuous operation, such as monitoring, inspection, verification, control measures, tuning, fault management, reconditioning, and the one-for-one replacement of small parts, excluding the refurbishment or development of infrastructure;

(d) “Refurbishment” means the replacement of a system that has come to the end of its life span or a part thereof, planned and justified on the grounds that it cannot otherwise be maintained in satisfactory technological, economic or regulatory condition;

(e) “Capacity allocation and traffic management” means the set of activities aimed principally at:

-Establishing the annual service schedule and setting aside periods of time for maintenance and refurbishment of the rail network;

-Managing train movement;

-Providing electrical traction current;

(f) “Franco-Swiss steering committee” means the steering committee established pursuant to the Convention of 5 November 1999.

Part II. Restoration of the railway line from Belfort to the border

### *Article 3. Definition of the work*

1. The planned work shall involve modernizing the track, electrifying the line, adapting engineering structures, securing level crossings, creating new rail stops between Delle and Belfort, and adapting the stations of Delle and Belfort.

2. The work shall also involve fitting the railway line with new signalling and telecommunication facilities.

3. The Delle-Belfort railway shall be fitted with French signals. The segment between the home signal of Delle station (on the Swiss side) and the border shall be fitted with French and Swiss signals.

4. The railway shall be powered by French 25kV traction current. In Delle station, specific arrangements will be made to accommodate single-current 15kV Swiss trains.

5. The work shall be carried out in both countries with a view to simultaneous commissioning.

### *Article 4. Ownership and project management*

1. The French infrastructure manager shall own the structures and equipment installed on French territory. The Swiss infrastructure manager shall own the structures and equipment installed on Swiss territory. The infrastructure managers may agree on local exceptions with a view to ensuring the technical continuity of the structures and equipment in accordance with the agreement referred to in article 13.

2. With regard to project management, the principle of territoriality shall apply. However, when activities on French territory are relevant both to the French infrastructure manager and to

the Swiss infrastructure manager, the French infrastructure manager may entrust some or all of the project management to the Swiss infrastructure manager.

3. The French infrastructure manager and the Swiss infrastructure manager shall ensure the overall coherence of the infrastructure and shall plan the project in a coordinated manner. If the project carried out by the two infrastructure managers cannot be commissioned simultaneously, appropriate action shall be taken to ensure, if possible, that the line between Boncourt and Delle can remain in operation. The infrastructure managers shall inform the Franco-Swiss steering committee accordingly.

#### *Article 5. Financing*

1. The principle of territoriality shall govern the financing and costs of the project.

2. As an exception to the principle of territoriality, and in view of the socioeconomic benefit of the project for Switzerland, Switzerland undertakes to contribute a lump sum of 24.5 million Swiss francs (as valued in October 2003) to fund the restoration of the line between Belfort and Delle. This financing by Switzerland is planned in the context of projects for connection to the European high-speed rail networks. The terms for appeal, for payments between the parties financing the project, and for updating the lump sum to be paid by Switzerland in full discharge of its liabilities, shall be set out in a financing agreement.

Part III. Operation and maintenance of the Belfort-Delle-Delémont line

#### *Article 6. Maintenance and refurbishment*

The infrastructure managers shall be responsible for maintaining and refurbishing the infrastructure of the railway line between Belfort and Delémont in accordance with the principle of territoriality. The infrastructure managers may, however, agree to entrust some or all of the maintenance and refurbishment of their respective sets of infrastructure to the other infrastructure manager.

#### *Article 7. Capacity allocation and traffic management*

1. In compliance with the applicable regulations, the Swiss and French entities responsible for capacity allocation shall work together throughout the capacity allocation process in order to ensure that capacity is allocated along the Delémont-Delle railway line in a concerted manner, giving priority to tracks with clock-face scheduling. In Delle station, capacity shall be allocated by the French infrastructure manager in compliance with the applicable regulations.

2. Traffic on the Delémont-Delle railway track shall be managed in a concerted manner by the infrastructure managers in compliance with the applicable regulations. Traffic management includes signals, regulation, dispatching, and the communication and provision of information concerning train movement.

3. In accordance with the applicable regulations, the infrastructure managers shall work together to define the security instructions and orders applicable to the Delémont-Delle railway line. The infrastructure managers shall ensure that such instructions and orders are aligned with those that have been defined by the French infrastructure manager for Delle station.

4. The French infrastructure manager shall be responsible for providing traction current on the Belfort-Delle railway line. The Swiss infrastructure manager shall be responsible for providing electric traction current on the Delémont-Delle line, including the adjustments and equipment necessary in order to accommodate Swiss 15,000 volt, 16.7 Hz single-current trains in Delle station.

*Article 8. Infrastructure pricing*

Infrastructure charges and other revenue drawn from infrastructure shall be governed by the principle of territoriality. Accordingly, such charges shall be set and collected by the Swiss infrastructure manager and the French infrastructure manager for their respective segments.

*Article 9. Applicable regulations*

1. The legislative and regulatory provisions in force on the territory of each Contracting Party, including those regarding national ticket pricing and any other provisions specific to the Belfort-Delle-Delémont railway line, shall apply so long as they do not contradict the provisions of the present Agreement.

2. The Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail, particularly, article 1.9 thereof, shall apply.

Part IV. General provisions

*Article 10. Customs agreements*

1. In order to facilitate cooperation, and with a view to ensuring the best possible balance between, on the one hand, the fluidity and speed of passenger traffic and, on the other hand, the effectiveness of customs, sanitary, phytosanitary, veterinary and any other controls that seem necessary, additional agreements shall be concluded between the Swiss and French competent authorities in accordance with the Convention of 28 September 1960 between Switzerland and France concerning adjoining national frontier clearance offices and frontier clearance operations in transit.

2. Swiss and French inspections may be carried out in the zone as defined in article 3, paragraph 1(a) to (c) of the Convention of 28 September 1960. Facilities shall be made available to the officers of the neighbouring State at each of the stations listed in the agreement referred to in paragraph 1.

*Article 11. Rail security*

The national rail security authorities shall have authority over their national territory. These national authorities shall work together on rail security issues concerning the Belfort Delle-Delémont line.

*Article 12. Civil security*

1. The effectiveness of rescue operations shall take precedence over all other considerations, particularly territorial considerations. The Contracting Parties shall authorize rescue teams from the other State to take action on their territory when the urgency of the situation so requires.

2. The authorities responsible for civil security on the territory of each Party shall work together on civil security issues concerning the Belfort-Delle-Delémont railway line.

*Article 13. Agreements between the entities responsible for infrastructure management*

The Swiss and French entities responsible for infrastructure management shall agree to sign agreements specifying, in particular, the following points:

1. If applicable, the terms under which the infrastructure managers are authorized to take action beyond the border when carrying out work, particularly for work that must be carried out in a continuous manner;

2. The terms under which, in accordance with article 7, paragraphs 1 and 2, the entities responsible for infrastructure management functions should work together with a view to allocating capacity, including capacity in Delle station, and managing traffic. The agreement shall specify transparently the terms under which the services provided by the infrastructure managers are to be assessed and billed. The agreement shall also specify the terms for the provision of the electric traction current referred to in article 7, paragraph 4;

3. The terms for the formulation of the security instructions and orders referred to in article 7, paragraph 3;

4. Local exceptions to the principle of territoriality referred to in article 4, paragraph 1 concerning ownership of structures or equipment primarily located on the territory of the other Contracting Party.

*Article 14. Designation of the entities responsible for infrastructure management*

Any institutional development in one of the States Parties to the Agreement leading to a change in the name or organization of the entities responsible for managing the functions defined in article 2(e) shall be notified to the other Party, without altering the validity of the present Agreement. This provision shall not hinder the application of article 16, paragraph 2, of the Agreement.

*Article 15. Settlement of disputes*

1. Any dispute between the Contracting Parties regarding the application or interpretation of the present Agreement shall be submitted to the Franco-Swiss steering committee, which shall endeavour to settle the dispute amicably.

2. If the Franco-Swiss steering committee cannot come to an agreement, the dispute shall be brought before an arbitral tribunal at the request of either of the Contracting Parties.

3. The arbitral tribunal shall consist of three members: one arbitrator appointed by each of the Contracting Parties, and a third appointed by the first two arbitrators by mutual agreement. The third arbitrator shall be the Chair of the tribunal.

4. If, after a period of three months following the appointment of the first arbitrator, the tribunal has not been duly established, either Contracting Party may request that the Secretary-General of the Permanent Court of Arbitration at The Hague make the necessary appointments.

5. The arbitral tribunal shall rule by majority vote. Its decisions shall be final and shall be binding on both Contracting Parties.

*Article 16. Entry into force and duration*

1. Each Contracting Party shall notify the other of the completion of the internal procedures required for the entry into force of the present Agreement, which shall take effect on the first day of the second month following the date of receipt of the second notification.

2. The present Agreement has been concluded for an initial duration of 35 years and shall be automatically renewed for five-year periods unless one of the Contracting Parties terminates it at least two years before the expiry of its validity.

IN WITNESS WHEREOF, the representatives of the two Contracting Parties, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement.

DONE at Bern on 11 August 2014 in two original copies in French.

For the Swiss Federal Council:

[SIGNED]

For the Government of the French Republic:

[SIGNED]