

N° 154

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 13 novembre 2015

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de la **convention** entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse 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**,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIOUS,

ministre des affaires étrangères et du développement international

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

I. - Objet de la convention

La présente convention, signée le 11 août 2014 par les gouvernements français et suisse, a pour objet la réouverture aux trafics de voyageurs de la ligne Belfort-Delle afin de la relier à la ligne Delle-Delémont et de permettre ainsi une desserte ferroviaire de la gare TGV de Belfort-Montbéliard, des liaisons TER et une liaison avec la Suisse. Cette ligne de 22 km, à voie unique et non électrifiée n'est en effet aujourd'hui exploitée que très partiellement en trafic fret entre Belfort et Morvillars. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 18 décembre 2014. La mise en service de la ligne est prévue pour le service annuel 2018.

II. - Dispositions principales

La convention détermine les engagements réciproques des Parties concernant les modalités de financement et d'exécution des études et travaux nécessaires à la réhabilitation de la ligne Belfort-Delle en vue de réactiver le trafic ferroviaire entre Belfort et Delémont. Elle traite également de la répartition des compétences et responsabilités entre les gestionnaires d'infrastructure concernant la capacité et la gestion du trafic ainsi que l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure (article 1^{er}).

L'article 2 est consacré aux définitions des termes de la convention.

À titre principal, les dispositions de la convention concernent dans un premier volet (articles 3 à 5) les travaux de réhabilitation de la ligne de Belfort à la frontière : définition de leur contenu, de leur propriété et maîtrise d'ouvrage et de leur financement.

Le principe de territorialité fixé à l'article 4 régit tant la propriété que la maîtrise d'ouvrage et le financement des travaux. L'article 5 prévoit une dérogation au principe de territorialité, la Partie suisse s'engageant à accorder une contribution forfaitaire d'un montant de 24,5 millions de francs suisses (valeur octobre 2003) pour le financement de travaux de

réhabilitation. Ce point a fait l'objet d'une convention de financement, signée le 1^{er} septembre 2014.

Un deuxième volet (articles 6 à 9) régit pour le long terme l'exploitation et la maintenance de la ligne Belfort-Delle-Delémont, et encadre plus particulièrement l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure de la ligne. Ces derniers sont gouvernés par le principe de territorialité avec possibilité de délégation au gestionnaire d'infrastructure de l'autre Partie. La répartition de la capacité et la gestion du trafic font l'objet d'une étroite coordination entre gestionnaires d'infrastructure. Enfin, la tarification et la réglementation applicables sont également régies par le principe de territorialité.

Un troisième volet (articles 10 à 12) traite des questions douanières et de sécurité ferroviaire et civile, prévoyant notamment des accords douaniers ultérieurs. Les autorités nationales de sécurité ferroviaires sont compétentes sur leur territoire et se coordonnent pour les questions de sécurité ferroviaire concernant la ligne Belfort-Delle-Delémont. Il en va de même pour les questions de sécurité civile, chaque État pouvant autoriser les équipes de l'autre État à intervenir sur son territoire en cas d'urgence.

Enfin, un dernier volet (articles 13 à 16) prévoit les conventions ultérieures spécifiques entre les gestionnaires d'infrastructure, qui préciseront les modalités d'exercice de leurs attributions en bonne entente (coordination pour la réalisation de travaux, la répartition des capacités, les consignes de sécurité...), ainsi que la désignation de ces gestionnaires d'infrastructure en cas d'évolution institutionnelle. Ce volet institue également un mécanisme de règlement des différends, d'abord au sein du comité de pilotage franco-suisse, puis devant un tribunal arbitral.

Le principe de territorialité cité à l'article 4 de la convention s'applique notamment à la propriété des ouvrages et des équipements, sous réserve d'exceptions locales destinées à assurer la continuité des ouvrages et équipements. Le même principe s'applique à la maîtrise d'ouvrage des travaux (sauf accord particulier) et au financement des travaux et l'évolution des coûts, exception faite du financement des travaux de réhabilitation de la ligne entre Belfort - Delle compte tenu de l'utilité socio-économique du projet pour la Suisse. Enfin, le principe de territorialité trouve également une application dans l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ainsi qu'en matière de sécurité ferroviaire.

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse 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. La convention engage les finances de l'État au sens de l'article 53 de la Constitution, son approbation doit, dès lors, être soumise à l'autorisation du Parlement.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse 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, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse 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, signée à Berne le 11 août 2014, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 13 novembre 2015

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement international

Signé : LAURENT FABIUS

CONVENTION

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE 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, SIGNÉE À BERNE LE 11 AOÛT 2014

Le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse, 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 Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse 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 France et la Suisse 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^{er}

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article 1^{er}

Objet

La présente convention a pour objet la réouverture de la ligne ferroviaire Belfort–Delle 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 Belfort et Delémont ;

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 Belfort–Delle : la ligne de chemin de fer allant de Belfort au signal d'entrée de la gare de Delle (côté suisse) ;

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

RÉHABILITATION DE LA LIGNE DE BELFORT À LA FRONTIÈRE

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 Belfort et Delle et l'adaptation des gares de Belfort et Delle.

2. Les travaux visent également à équiper la ligne de nouvelles installations de signalisation et de télécommunication.

3. La ligne ferroviaire Belfort–Delle est équipée en signalisation française. Le tronçon situé entre la frontière et le signal d'entrée de la gare de Delle (côté suisse) est équipé en signalisation française et suisse.

4. La ligne ferroviaire est équipée en courant de traction français 25 kV. Dans la gare de Delle, l'aménagement de dispositifs spécifiques doit permettre d'accueillir les trains suisses monocourant 15 kV.

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 Delle et Boncourt. 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 français et suisse 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 Delle–Delémont 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 Delle–Delémont 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 Delle–Delémont. 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 Delle - Delémont 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 français et le gestionnaire d'infrastructure suisse 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 GÉNÉRALES

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 française et suisse sont conclus en application de la Convention du 28 septembre 1960 entre la France et la Suisse relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route.

2. Les contrôles français et suisses 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 Etat 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 françaises et suisses 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^{er} 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 Gouvernement
de la République française :

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

Pour le Conseil
fédéral suisse :

DORIS LEUTHARD
*Cheffe du département fédéral
de l'environnement,
des transports, de l'énergie
et de la communication*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et du développement international

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse 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

NOR : MAEJ1512772L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. - Situation de référence et objectifs de la Convention

La voie ferrée Belfort-Delle est une ligne ancienne fermée à la circulation voyageur en 1992 et ouverte au fret sur la seule portion Belfort-Morvillars.

L'itinéraire Belfort-Delle coupe la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, mise en service en 2011, à proximité immédiate de la gare de Belfort-Montbéliard-TGV. La réouverture de la ligne Belfort-Delle au trafic voyageur offrira en conséquence aux cantons limitrophes suisses ainsi qu'à l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard un accès ferroviaire privilégié à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Elle permettra, par ailleurs, aux principales villes situées de part et d'autre de la frontière de renouer des relations ferroviaires interrompues depuis une quinzaine d'années.

Plus précisément, le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle répond aux objectifs principaux suivants :

- Offrir aux voyageurs en provenance ou à destination de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard un accès ferroviaire à la LGV Rhin-Rhône grâce à un arrêt permettant les correspondances en gare de Belfort-Montbéliard-TGV ;
- Offrir aux cantons limitrophes suisses un accès direct au réseau à grande vitesse français grâce aux relations Bienne - Belfort-Montbéliard-TGV ;
- Accompagner le développement économique de cette région frontalière dynamique, la desserte des zones d'emplois importantes, telles que Bourogne, Delle, Porentruy, Delémont et Bienne permettant le renforcement de la part du rail pour les déplacements du quotidien.

Afin de répondre aux objectifs de desserte et de qualité de service fixés, le projet de réactivation de la ligne Belfort-Delle comprend la rénovation complète de l'infrastructure. Il permettra d'obtenir des circulations jusqu'à 140 km/h, la création ou la rénovation de haltes ferroviaires compatibles avec les trains suisses Flirt en unité double et la création de deux points de croisement de manière à permettre une fréquence de deux trains par heure de pointe.

Sont également prévus, la sécurisation, la dénivellation ou la suppression des passages à niveau, l'électrification de la ligne en 25kV, la mise en place d'une section de séparation électrique avec le réseau suisse en 15kV, l'aménagement d'une voie électrifiée en 15kV en gare de Delle, la mise en place d'une signalisation adaptée et un système de communication sol-train de type GSM-R.

Dans ce contexte, une convention bilatérale établissant les engagements réciproques de chaque partie relatifs à la réhabilitation et l'exploitation de la ligne ainsi que l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure, a été signée le 11 août 2014 entre les gouvernements français et suisse.

Elle s'inscrit dans le respect de la convention franco-suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, signée le 5 novembre 1999¹ et entrée en vigueur le 28 mars 2003, dont l'objectif est d'assurer un raccordement optimal du réseau ferroviaire suisse au réseau ferroviaire français et, notamment aux lignes à grande vitesse, en mettant en place des mesures coordonnées en matière d'infrastructure, de financement et d'exploitation.

Elle définit 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 Belfort et Delémont.

Enfin, elle règle tout particulièrement la répartition des compétences et responsabilités entre les gestionnaires d'infrastructure concernant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ainsi que la répartition de la capacité et la gestion du trafic. L'entretien et le renouvellement de la ligne sont régis par le principe de territorialité avec possibilité d'en déléguer tout ou partie au gestionnaire d'infrastructure de l'autre pays. La répartition de la capacité et la gestion du trafic font l'objet d'une étroite coordination entre gestionnaires d'infrastructure.

II. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de la convention

- Conséquences économiques

A la mise en service, le nouveau maillage permettra une desserte ferroviaire sans rupture de charge entre Belfort, Delle, Delémont et Bienne. Ce projet offre ainsi un réseau ferroviaire connecté entre la France et la Suisse avec des objectifs multiples :

- développer le réseau de transport de l'agglomération de Belfort par une desserte ferroviaire périurbaine du corridor sud-est de l'aire urbaine ;

- créer une nouvelle accessibilité aux secteurs d'habitation du corridor sud-est, aux zones d'emplois (Belfort, Z.I. de Bourogne, Delle) et d'enseignement (Université de technologie de Belfort-Montbéliard à Sévenans) ;

1

- relier sans rupture de charge l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard à la Suisse ;
- offrir un accès facile en transport en commun à la gare de Belfort-Montbéliard-TGV, aussi bien pour Belfort que pour les habitants du canton suisse du Jura ;
- offrir un accès facilité au réseau TER Franche-Comté et aux dessertes nationales en gare de Belfort ;
- conserver les circulations fret.
- *Conséquences financières*

Une convention relative au financement de l'opération de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort-Delle au trafic voyageur a été signée le 1^{er} septembre 2014, sur la base d'un coût total (études et travaux) de 110,51 millions d'euros courants. La participation de l'État s'élève à 23,05 millions d'euros courants.

La convention prévoit, en outre, une participation suisse (Confédération et Canton du Jura) de 27,94 millions d'euros courants alors que les travaux sont situés en France et seront réalisés par Réseau ferré de France dans le cadre d'appels d'offres.

La participation de la Région Franche-Comté de 43,798 millions d'euros courants, intègre 10,15 millions d'euros correspondant à la contribution complémentaire que l'État prévoit d'apporter dans le cadre des Contrat de plan Etat-Région 2015-2020.

- *Conséquences sociales*

Cette convention améliorera l'offre de transport sur les territoires concernés, permettant le trafic transfrontalier avec accès pour la Suisse au TGV et le trafic local de desserte de l'agglomération belfortaine et ses environs. La desserte voyageur prévue se compose ainsi de missions transfrontalières Belfort-Bienne et de missions Belfort-Delle en heures de pointe. Huit arrêts jalonnent la ligne entre Belfort et Delle : Belfort, Danjoutin, Sévenans, Belfort-Montbéliard TGV, Morvillars, Grandvillars, Joncherey et Delle.

Le concept horaire mis en œuvre permettra :

- * des correspondances optimisées en gare de Belfort-Montbéliard-TGV entre les TER et les TGV en provenance ou à destination de Paris,
- * un service de transport répondant, aux heures de pointe, aux besoins de mobilité des pendulaires et des travailleurs frontaliers.

Les études de trafic réalisées dans le cadre de cette opération prévoient un trafic quotidien de la ligne Belfort – Delle de l'ordre de 3 700 voyageurs.

En application de l'article 10 de la convention, les services de la Direction générale des douanes seront tenus de mettre en place, par accord, un bureau de contrôle national juxtaposé (tel que prévu par la Convention franco-suisse relative aux Bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route du 28 septembre 1960²).

2

- *Conséquences environnementales*

Au-delà des conséquences environnementales liées à la réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire dans l'environnement naturel, cette opération devrait permettre le report de trajets effectués en véhicule particulier sur le train d'environ 2 500 personnes quotidiennement.

- *Conséquences juridiques*

- Articulation avec le droit de l'Union :

L'article 14 de la directive 2012/34/UE³ établissant un espace ferroviaire unique européen vise à s'assurer de la conformité au droit de l'Union de tout accord transfrontalier ferroviaire et impose aux États membres de les notifier à la Commission pour examen. A la suite de la notification du projet de convention par les autorités françaises le 7 mars 2014, la Commission européenne a examiné sa conformité avec le droit de l'Union et a autorisé la France à conclure cet accord par décision d'exécution du 20 juin 2014.

Cette directive vise, de manière générale, à créer les conditions d'une plus grande intégration du secteur ferroviaire de l'Union, et notamment à réformer le système de gouvernance du ferroviaire. Elle impose une indépendance entre la gestion d'infrastructure et l'exploitation des services de transports, afin d'éviter les entraves à la libre concurrence.

- Articulation avec les autres engagements internationaux :

Cette Convention s'inscrit dans la continuité de la convention du 5 novembre 1999 entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons grande vitesse, visant à développer et faciliter le trafic de voyageurs entre la France et la Suisse et entrée en vigueur le 28 mars 2003⁴. Elle représente l'aboutissement de négociations menées depuis 2009 entre les administrations et services de l'Etat français et de la Confédération suisse.

Enfin, la présente Convention n'affecte pas les stipulations de la Convention franco-suisse du 9 septembre 1966 modifiée, en vue d'éliminer les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et de prévenir la fraude et l'évasion fiscales.

- *Conséquences administratives*

Sans objet.

- *Conséquences concernant la parité femmes/hommes*

Sans objet.

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:FR:PDF>

⁴

http://legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20040902&numTexte=13&pageDebut=15592&pageFin=15594

III. - Historique des négociations

Cette Convention représente l'aboutissement de négociations menées entre 2009 et 2014 entre les administrations et services de l'État français et de la Confédération suisse. Une fois le consensus obtenu et les consultations internes menées, la France a notifié la convention à la Commission européenne le 7 mars 2014. La Commission a rendu le 20 juin 2014 une décision d'exécution autorisant la France à conclure cet accord.

IV. - État des signatures et ratifications

La Convention a été signée le 11 août 2014. La procédure de ratification de la Convention est en cours côté suisse.

V. - Déclarations ou réserves

Sans objet.