

N° 847

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 septembre 2016

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le **Conseil fédéral suisse** concernant la **modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève** (ensemble un échange de lettres interprétatif),*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Jean-Marc AYRAULT,

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,

La présente convention bilatérale signée à Paris le 19 mars 2014 entre les Gouvernements français et suisse a pour objet d'établir les engagements réciproques de chaque partie pour la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève. La Suisse a ratifié la convention le 4 juin 2015.

Elle définit les modalités de réalisation du projet Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), qui consiste en une liaison ferroviaire reliant la gare de Genève-Cornavin à celle d'Annemasse. Cette ligne nouvelle et réaménagée est majoritairement en souterrain et en milieu urbain. La partie française du projet, d'Annemasse à la frontière suisse, représente 1,8 km sur un total de 16 km.

La convention règle plus particulièrement les responsabilités respectives que devront assumer les organismes et entités en charge de la gestion des infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la frontière, non seulement à l'occasion de la construction de l'ensemble des ouvrages et infrastructures ferroviaires mais aussi pour l'exploitation de celles-ci dans la durée.

Le préambule de la convention se réfère à la directive 2012/34/UE, qui vise à créer les conditions d'une plus grande intégration du secteur ferroviaire de l'Union, ainsi qu'à l'accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs dont un des objectifs est de développer une politique coordonnée des transports. Il rappelle également que la présente convention s'inscrit dans la continuité de la convention franco-suisse pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève signée le 14 juin 1881, qui prévoyait déjà la construction d'une deuxième voie ferroviaire entre Genève et Annemasse. Cette convention est donc l'aboutissement d'une volonté commune et ancienne de développer les relations et les échanges avec la Suisse par l'intermédiaire du transport ferroviaire.

L'**article 1^{er}** rappelle l'objectif de la présente convention qui est la modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives, son entretien et le renouvellement de l'infrastructure, la régulation de la circulation, la définition des règles applicables en matière de contrôles et d'accords douaniers, de fiscalité des titres de transport, de sécurité civile et de sûreté ferroviaire. L'**article 2** définit les principaux termes utilisés dans la convention.

À titre principal, les dispositions de la convention concernent dans un premier volet (**articles 3 et 4**) les travaux de construction initiaux : définition de leur contenu ainsi que de leur propriété et maîtrise d'ouvrage.

Un deuxième volet (**articles 5 à 9**) régit pour le long terme le financement des travaux, de l'évolution des coûts, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, basés sur le principe de territorialité à l'exception des coûts induits par l'accueil des trains suisses mono-courant en gare d'Annemasse (**article 5**), l'exploitation de la ligne, à travers les articles portant sur l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure de la ligne (**article 6**), la répartition de la capacité et la régulation de la circulation (**article 7**), la tarification (**article 8**) et la réglementation applicable (**article 9**).

Un troisième volet (**articles 10 à 13**) traite des questions douanières et de sécurité ferroviaire et civile, avec notamment la création d'un comité de sécurité civile.

S'agissant plus particulièrement de l'**article 11**, relatif aux impositions indirectes assises sur les titres de transport, le risque de mauvaise interprétation de cet article étant réel – en ce qu'il pouvait laisser accroire que les bénéfices tirés des ventes de billets seraient susceptibles de faire l'objet d'une complète exonération –, un échange de lettres interprétatif a été signé entre le secrétaire d'Etat chargé des transports et son homologue suisse afin de préciser l'articulation de cette disposition avec la convention fiscale franco-suisse du 9 septembre 1966 . Cet échange de lettres, qui fait partie intégrante de l'accord, confirme que la convention CEVA ne s'applique qu'à la fiscalité indirecte portant sur les titres de transport et n'affecte pas l'application des stipulations de la convention fiscale franco-suisse du 9 septembre 1966 sur la répartition des droits d'imposer les bénéfices des entreprises et des établissements publics concernés.

L'**article 14** désigne les gestionnaires d'infrastructure au moment de la signature de la convention (Réseau Ferré de France et Chemins de Fer Fédéraux) et l'**article 15** prévoit une convention ultérieure entre les gestionnaires d'infrastructure venant préciser les modalités d'exercice de

leurs attributions en bonne entente (coordination pour l'entretien et le renouvellement de la ligne, la régulation de la circulation, les instructions de sécurité, etc.).

L'**article 16** porte sur le règlement des différends, soumis en priorité au comité de pilotage franco-suisse (issu de la convention du 5 novembre 1999 relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français) et en dernier recours à un tribunal arbitral à la requête de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Enfin, l'**article 17** reprend les stipulations habituelles relatives à l'entrée en vigueur et à la durée de validité de la présente convention, conclue pour une durée initiale de trente-cinq ans, renouvelable par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de cinq années, sauf dénonciation par l'une des Parties contractante.

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève. Cette convention étant de nature à engager les finances de l'État, elle doit être soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

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 concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève (ensemble un échange de lettres interprétatif), 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 concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève, signée à Paris le 19 mars 2014 (ensemble un échange de lettres interprétatif du 10 novembre et du 16 décembre 2015), et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 22 septembre 2016

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement international

Signé : JEAN-MARC AYRAULT

CONVENTION

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE CONCERNANT LA MODERNISATION ET L'EXPLOITATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE D'ANNEMASSE À GENÈVE, SIGNÉE À PARIS LE 19 MARS 2014 (ENSEMBLE UN ÉCHANGE DE LETTRES INTERPRÉTATIF DU 10 NOVEMBRE ET DU 16 DÉCEMBRE 2015)

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 Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique 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,

Considérant la Convention du 14 juin 1881 entre la France et la Suisse pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève,

Désireux d'établir la seconde voie d'Annemasse à Genève mentionnée à l'article 3 de la Convention du 14 juin 1881 entre la France et la Suisse pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève,

Désireux de moderniser la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives,

Désireux de confier la gestion du trafic et des circulations de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives au gestionnaire d'infrastructure suisse,

Désireux de contribuer à l'expansion des relations et des échanges entre la France et la Suisse,

Assurés que la modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives et son raccordement à Genève-Cornavin faciliteront considérablement les déplacements dans une région fortement urbanisée, dans une perspective de développement durable,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Objet

La présente Convention a pour objet :

a) la modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives en exécution de l'article 3 de la Convention pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève du 14 juin 1881, en vue de son raccordement à la gare de Genève-Cornavin ;

b) l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ;

c) la répartition de la capacité et la régulation de la circulation sur la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives ;

d) la définition des règles applicables en matière de contrôles et d'accords douaniers, de régime fiscal des titres de transport, de sécurité ferroviaire et de sécurité civile.

Article 2

Définitions

Au sens de la présente Convention, on entend par :

a) Ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives : la ligne de chemin de fer allant du signal de protection des aiguilles d'entrée en gare d'Annemasse à la gare de Genève-Eaux-Vives, au PK 72,300 (1) ;

b) Travaux : les travaux eux-mêmes et les études correspondantes ;

c) Entretien : englobe les 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 : consiste en un 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 régulation de la circulation : 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 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 ;

g) Comité de sécurité civile : comité réunissant les autorités compétentes sur le territoire des deux Parties contractantes pour l'organisation des secours à la frontière de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives.

(1) PK 0 = axe du bâtiment des voyageurs de la gare de Lausanne.

Article 3

Définition des travaux

1) Les Parties contractantes s'engagent à assurer la mise à double voie de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives, en tranchée couverte au passage de la frontière.

2) Les Parties contractantes font procéder à la modernisation de la ligne ferroviaire, d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives, de manière à ce qu'elle puisse être utilisée pour le transport régional transfrontalier et pour le transport international de voyageurs et exceptionnellement pour le transport de marchandises.

3) La ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives est équipée en courant de traction suisse de 15 000 volts 16,7 Hz et est raccordée au réseau du gestionnaire d'infrastructure suisse. Dans la gare d'Annemasse, l'aménagement de dispositifs spécifiques est prévu afin d'accueillir les trains suisses monocourant.

4) L'ensemble de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives sera équipé en signalisation suisse.

5) Chaque Partie contractante veille à l'exécution des travaux sur son territoire jusqu'à la frontière.

6) Les travaux seront exécutés sur les deux territoires dans l'objectif d'une mise en service simultanée. A défaut d'une mise en service simultanée, chaque Partie contractante est autorisée à prendre les mesures utiles à l'exploitation du tronçon situé sur son territoire.

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 15.

2) Sur le territoire français, la maîtrise d'ouvrage des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives est assurée par le gestionnaire d'infrastructure français. Néanmoins lorsque 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) Sur le territoire suisse, la maîtrise d'ouvrage des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives est assurée par le gestionnaire d'infrastructure suisse.

4) 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. 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) Le principe de territorialité régit le financement de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives.

3) Par dérogation au principe de territorialité, les coûts d'investissement et d'entretien des aménagements et équipements spécifiques pour accueillir les trains suisses monocourant 15 000 volts 16,7 Hz en gare d'Annemasse sont financés par la partie suisse pour un montant forfaitaire et libératoire de 15,7 millions d'euros. Les modalités d'appel et de versement de ce montant tiennent compte de l'avancement des travaux et sont définies dans une convention de financement établie entre les Parties contractantes et le gestionnaire d'infrastructure français.

Article 6

Entretien et renouvellement

L'entretien et le renouvellement de l'infrastructure de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives 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 régulation de la circulation

1) La régulation de la circulation sur la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives est confiée au gestionnaire d'infrastructure suisse. Elle comprend la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains. Le gestionnaire d'infrastructure suisse facture au gestionnaire d'infrastructure français les coûts de ses prestations au prorata kilométrique de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives de chaque côté de la frontière.

2) Conformément à la réglementation suisse et à la réglementation française, le gestionnaire d'infrastructure suisse établit les instructions et consignes de sécurité applicables sur la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives. Il s'assure de la coordination de ces instructions et consignes avec celles définies par le gestionnaire d'infrastructure français pour la gare d'Annemasse

3) Dans le respect de la réglementation applicable, les deux organismes de répartition des capacités se coordonnent tout au long du processus de répartition des capacités afin que les capacités soient réparties de manière concertée en privilégiant les sillons cadencés.

4) Le gestionnaire d'infrastructure suisse est chargé de la fourniture du courant électrique de traction sur la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives comprenant les aménagements et équipements spécifiques pour accueillir les trains suisses monocourant 15 000 volts 16,7 Hz en gare d'Annemasse. Le gestionnaire d'infrastructure suisse facture le coût de cette prestation au gestionnaire d'infrastructure français au prorata kilométrique.

Article 8

Tarifification 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, ainsi que toutes autres dispositions particulières à la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives, s'appliquent tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention.

2) La tarification nationale s'applique sur le territoire de chaque Partie sous réserve des dispositions suivantes. Dans le cadre de la présente Convention, l'autorité organisatrice des services de transports publics régionaux et les entreprises de transport ferroviaire concernées définissent conjointement la consistance et les modalités d'exploitation du service ainsi que la tarification applicable, qui peut déroger, en ce qui concerne la section entre Annemasse et la frontière, aux règles des systèmes tarifaires nationaux afin de permettre une homogénéité tarifaire sur l'ensemble de la ligne.

3) Conformément au chapitre 1.9 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), le transport des marchandises dangereuses est exclu.

4) Les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires (STI-SRT) sont applicables à la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 10

Accords douaniers

1) Afin de favoriser la coopération et de manière à concilier autant que possible la fluidité et la célérité du trafic des voyageurs avec l'efficacité des contrôles, un accord entre les autorités compétentes suisse et française sera conclu 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 seront mis à la disposition des agents de l'Etat limitrophe dans les gares indiquées dans l'accord mentionné à l'alinéa 1.

3) Pour faciliter le déroulement des travaux de construction, d'entretien et de renouvellement, les autorités compétentes suisse et française pourront conclure des accords réglant la perception des redevances et les formalités douanières.

Article 11

Régime fiscal et douanier relatif aux titres de transport

Les Parties contractantes ne procèdent à aucune perception fiscale ou douanière sur les titres de transport émis pour les trajets des trains régionaux transfrontaliers, dont la gare de départ et la gare de destination ne sont pas situées dans le même pays sous réserve des dispositions applicables en matière de taxe sur la valeur ajoutée, de contribution économique territoriale et de douanes.

Article 12

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 d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives.

Article 13

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) La présente Convention tient lieu de certificat au sens de l'article 6 de l'Accord du 14 janvier 1987 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française sur l'assistance mutuelle en cas de catastrophe ou d'accident grave. Les dispositions de cet Accord sont applicables à l'intervention des équipes de secours.

3) Les autorités compétentes sur le territoire des deux Parties contractantes chargées de l'organisation des secours valident au sein d'un comité de sécurité civile les concepts d'intervention des secours, le commandement et la direction des opérations applicables à la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives.

Article 14

Désignation des gestionnaires d'infrastructure

1) Les Chemins de fer fédéraux (CFF) sont le gestionnaire d'infrastructure suisse à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

2) Réseau ferré de France (RFF) est le gestionnaire d'infrastructure français à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 15

Convention entre les gestionnaires d'infrastructure

Les gestionnaires d'infrastructure suisse et français s'accordent pour signer une convention spécifique qui précisera notamment :

- 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 ;
- le cas échéant, les modalités de réalisation de l'entretien et du renouvellement de la ligne ferroviaire entre Annemasse et Genève-Eaux-Vives prévues à l'article 6 ;
- les modalités selon lesquelles est confiée la régulation de la circulation prévue à l'article 7, paragraphes 1, 2 et 4, au gestionnaire d'infrastructure suisse, notamment au regard de l'objectif de coordination des capacités en gare d'Annemasse. La convention précise en toute transparence les modalités de calcul et de facturation des prestations fournies par le gestionnaire d'infrastructure suisse. Cette convention précise également les modalités de fourniture du courant électrique de traction ;
- les modalités de mise au point des instructions et consignes de sécurité visées à l'article 7 ;
- les exceptions locales du principe de territorialité concernant la propriété d'ouvrages ou d'équipements principalement situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 16

Règlement des différends

1) Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'application ou à l'interprétation de la présente Convention sera 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 sera porté devant un tribunal arbitral à la requête de l'une ou de l'autre des Parties contractantes.

3) Le tribunal arbitral sera 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 pourra 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 seront définitives et auront force obligatoire pour les Parties contractantes.

Article 17

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 Paris, le 19 mars 2014, en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Gouvernement
de la République française :
FRÉDÉRIC CUVILLIER
*Ministre délégué
auprès du ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,
chargé des transports,
de la mer et de la pêche*

Pour le Conseil
fédéral suisse :
DORIS LEUTHARD
Ministre des transports

A N N E X E

ÉCHANGE DE LETTRES INTERPRÉTATIF

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT
CHARGÉ DES TRANSPORTS,
DE LA MER ET DE LA PÊCHE

Paris, le 10 novembre 2015

*Mme Doris LEUTHARD
Federal Councillor
(Department of the Environment, Transport,
Energy and Communications - DETEC)
Bundehaus Nord Kochergasse 10
CH- 3003 BERN*

Réf : D15020946

Madame la Conseillère fédérale,

La convention de modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève Eaux-Vives en vue de son raccordement à la gare de Genève-Cornavin (convention CEVA), signée le 19 mars 2014 entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse, contient un article 11 qui stipule que les parties contractantes ne procèdent à aucune perception fiscale ou douanière sur les titres de transport émis pour les trajets des trains régionaux transfrontaliers, dont la gare de départ et la gare de destination ne sont pas situées dans le même pays sous réserve des dispositions applicables en matière de taxe sur la valeur ajoutée, de contribution économique territoriale et de douanes.

Il convient de préciser l'articulation de cet article avec la convention entre la France et la Suisse du 9 septembre 1966 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.

A ce propos, je suis d'avis que la convention CEVA ne s'applique qu'à la fiscalité indirecte portant sur les titres de transport et n'affecte pas l'application des stipulations de la convention fiscale franco-suisse du 9 septembre 1966 sur la répartition des droits d'imposer les bénéfices des entreprises et des établissements publics concernés.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si vous partagez cette manière de voir. Dans ce cas, la présente lettre et votre réponse permettront de confirmer notre interprétation commune sur ces points.

Je vous prie de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de ma considération distinguée.

ALAIN VIDALIES

Confédération suisse

LA CHEFFE DU DÉPARTEMENT FÉDÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA COMMUNICATION DETEC

Berne, le 16 décembre 2015

M. Alain Vidalies
Secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche
Paris

Monsieur le Secrétaire d'Etat, Cher Alain,

Je vous remercie pour votre lettre du 10 novembre 2015 dans laquelle vous rappelez que la convention de modernisation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives en vue de son raccordement à la gare de Genève-Cornavin (convention CEVA), signée le 19 mars 2014 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française, contient un article 11 qui stipule ce qui suit : les parties contractantes ne procèdent à aucune perception fiscale ou douanière sur les titres de transport émis pour les trajets des trains régionaux transfrontaliers, dont la gare de départ et la gare de destination ne sont pas situées dans le même pays sous réserve des dispositions applicables en matière de taxe sur la valeur ajoutée, de contribution économique territoriale et de douanes.

Je conviens qu'il s'agit de préciser l'articulation de cet article avec la convention entre la France et la Suisse du 9 septembre 1966 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.

A ce propos, je partage votre avis selon lequel la convention CEVA ne s'applique qu'à la fiscalité indirecte portant sur les titres de transport et n'affecte pas l'application des stipulations de la convention fiscale franco-suisse du 9 septembre 1966 sur la répartition des droits d'imposer les bénéfices des entreprises et des établissements publics concernés.

La présente lettre ainsi que votre lettre du 10 novembre 2015 permettent donc de confirmer notre interprétation commune sur ces points.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, l'assurance de ma haute considération.

DORIS LEUTHARD
Conseillère fédérale

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 concernant la modernisation et l'exploitation
de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève
(ensemble un échange de lettres interprétatif)

NOR : MAEJ1615402L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence et objectifs de la convention

Le bassin franco-genevois, dont le centre d'attraction économique est la ville de Genève, est caractérisé par une présence forte et en augmentation constante de travailleurs transfrontaliers habitant en Haute-Savoie ou dans l'Ain et travaillant en Suisse. 550 000 déplacements quotidiens ont lieu à la frontière du canton de Genève, soit 20% de plus qu'en 2002. Cependant, moins de 16 % des personnes qui effectuent ces trajets utilisent les transports en commun, en raison d'un déficit d'infrastructures et d'offres adaptées, ce qui entraîne une saturation du réseau routier.

Sur ce territoire, l'étoile ferroviaire d'Annemasse, constituée de trois branches (Evian, La Roche-sur-Foron et Bellegarde) représente un point-clé dans l'organisation des transports en Haute-Savoie, tant pour les déplacements domicile-travail que pour les loisirs. Néanmoins, l'absence d'un maillon reliant par une ligne ferroviaire Annemasse à Genève-Cornavin, gare principale de Genève, est aujourd'hui un handicap certain pour le développement économique durable de la région.

Ainsi, le projet ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), qui consiste en la prolongation de la ligne d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives jusqu'à Genève-Cornavin, vise à connecter les réseaux français et suisse et à répondre à l'augmentation des flux de travailleurs. Sa mise en service permettra la connexion de 230 kilomètres de lignes et de plus de 40 gares dans un rayon de 60 kilomètres autour de Genève, couvrant ainsi un territoire de près d'un million d'habitants répartis sur deux cantons suisses et deux départements de la région Auvergne – Rhône-Alpes. De plus, trois nouvelles gares seront ouvertes sur cette ligne entre Eaux-Vives et Cornavin : Lancy-Pont Rouge, Carouge-Bachet et Champel-Hopital.

Du côté français, le projet CEVA consiste en la construction d'une double voie en tranchée couverte entre la frontière et la gare d'Annemasse, ainsi que les aménagements ferroviaires nécessaires associés. La partie française du projet, qui s'étend d'Annemasse à la frontière suisse, représente 1,8 kilomètre sur un total de 16 kilomètres.

Dans ce contexte, une convention bilatérale établissant les engagements réciproques de chaque partie pour la construction et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives a été signée le 19 mars 2014 entre les Gouvernements français et suisse.

Elle s'inscrit dans la continuité de la convention franco-suisse pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève signée le 14 juin 1881¹, qui prévoyait déjà la construction d'une deuxième voie ferroviaire entre Genève et Annemasse. Cette nouvelle convention représente l'aboutissement de négociations menées depuis 2002 entre les administrations et services du Gouvernement français et du Conseil fédéral suisse.

Elle définit les modalités de réalisation du projet Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), qui consiste en une liaison ferroviaire reliant Genève-Cornavin et Annemasse, nouvelle ou réaménagée, majoritairement en souterrain et en milieu urbain.

Elle règle plus particulièrement les responsabilités respectives que devront assumer les organismes et entités en charge de la gestion des infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la frontière, non seulement à l'occasion de la construction de l'ensemble des ouvrages et infrastructures ferroviaires mais aussi pour l'exploitation de celles-ci dans la durée.

La mise en service de la ligne complète, initialement prévue à la fin de l'année 2017, a fait l'objet d'un report à la suite de l'annonce par la Suisse, en mars 2014, d'un retard estimé à 21 mois pour la réalisation du tunnel de Champel. En chantier actuellement, le projet transfrontalier « CEVA » (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) devrait relier Annemasse à la gare Cornavin de Genève en vingt minutes à l'horizon 2019.

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

1. Conséquences économiques

La liaison CEVA signifie **une offre ferroviaire plus riche au niveau local, interrégional et à l'échelle européenne** (avec l'interconnexion des lignes avec les réseaux nationaux et internationaux : Paris, Berne et Genève-Aéroport). A la mise en service, le nouveau maillage permettra une desserte ferroviaire continue d'un bout à l'autre des lignes concernées. Le projet CEVA offre ainsi un réseau ferroviaire connecté entre la France et la Suisse bénéficiant à l'ensemble des transfrontaliers avec :

- une meilleure irrigation de l'ensemble du Grand Genève², et de la Haute-Savoie,
- une offre urbaine de type Réseau Express Régional au cœur de l'agglomération genevoise baptisée « **Leman Express** »,
- des liaisons interrégionales plus performantes vers Lausanne, Saint-Gervais, Evian, Annecy ou Lyon,
- des lignes interconnectées avec les réseaux nationaux et internationaux : Paris, Berne, sans oublier Genève-Aéroport.

¹ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/18810007/188206120000/0.742.140.334.93.pdf>

² Le « Grand Genève » est un territoire de 2 000 km² à cheval entre les cantons de Genève et de Vaud et les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie où vivent près d'un million d'habitants

Pour les habitants de l'Ain et de la Haute-Savoie, le projet CEVA apporte :

- une offre de transport collectif transfrontalier allant dans le sens d'un aménagement durable du territoire (report modal, désengorgement des routes, etc.),
- un accès facilité aux bassins d'emplois et aux pôles de services (administration, culture, santé, etc.),
- une meilleure desserte des stations et sites touristiques du Chablais et de la vallée de l'Arve,
- une connexion à Genève-Aéroport par le train.

2. Conséquences financières

Une convention relative au financement des travaux pour la partie française du CEVA (section Annemasse-frontière, gare d'Annemasse, gare d'Evian, branche de La Roche-sur-Foron vers Saint-Gervais)³ a été signée sur la base d'un coût total (études et travaux) de 234,25 millions d'euros, dont une participation de l'État pour la phase des travaux de 40,6 millions d'euros (soit 18,9 % du coût total). La communauté de communes du Pays du Mont-Blanc ainsi que celle de Cluses-Arve et Montagnes (Haute-Savoie) sont entrées dans la convention à hauteur 475 000 euros chacune. L'investissement suisse représente 1,266 milliards d'euros pour un coût total de la liaison de 1,5 milliard d'euros.

Le bilan socio-économique réalisé par Réseau Ferré de France sur l'ensemble du périmètre du projet franco-suisse présente un taux de rentabilité interne de 6,2 % (source : dossier d'approbation ministériel transmis le 31 juillet 2014 par SNCF Réseau à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), nettement au-delà du seuil tutélaire de 4%.

3. Conséquences sociales

Cette convention permettra principalement de développer l'offre de transport sur le territoire du bassin franco-genevois. Les voyageurs suisses et français gagneront du temps du fait :

- d'une part, des temps de parcours réduits et maîtrisés :

- 20 minutes de train entre Genève-Cornavin et Annemasse, contre des temps de parcours aujourd'hui plus aléatoires (voiture, bus, tramway),
- davantage de trajets directs depuis la Haute-Savoie ;

- d'autre part, des fréquences augmentées :

- 1 train toutes les 10 minutes entre Annemasse et Genève-Cornavin,
- 1 train toutes les 30 minutes sur les autres branches de l'étoile ferroviaire d'Annemasse.

Les études socio-économiques prévoient que la nouvelle offre de transport devrait permettre d'accroître le trafic transfrontalier de plus de 170 % et de 87 % sur les relations franco-françaises. Globalement, il est prévu que le trafic journalier sur l'ensemble des origines-destinations passe de 5 400 à 13 000 voyageurs à l'achèvement du projet, soit une augmentation de 142 %.

³ Voir les deux documents joints : Convention de financement et ses annexes

4. Conséquences environnementales

Le respect de l'environnement est une dimension très importante du projet CEVA. Sa réalisation est un des outils permettant le désengorgement routier de la région par le report modal induit : 230 km de lignes et plus de 40 gares seront connectés, sur un territoire de près d'un million d'habitants. C'est une offre de transport collectif transfrontalier allant dans le sens d'un aménagement durable du territoire (report modal, désengorgement des routes, etc.) et d'une amélioration de la qualité de l'air. Les études de trafic montrent que le CEVA devrait permettre le report de la route sur le train d'environ 5 000 personnes par jour à la mise en service, dont 3 500 sur les relations avec Genève et 1 500 sur les relations franco-françaises.

Pour garantir le respect de l'environnement, le projet CEVA a mis en place un *suivi environnemental de la phase de réalisation (SER)*, piloté par un groupement de bureaux d'ingénieurs spécialistes en environnement, qui, depuis 2009, prépare et surveille toutes les mesures environnementales pertinentes pour la construction de la ligne ferroviaire, tout en veillant au respect des prescriptions et normes relatives à la protection de l'environnement. Il conseille et assiste les parties concernées, observe et évalue les problèmes écologiques qui se posent sur le chantier et garantit la mise en œuvre des obligations environnementales et conditions arrêtées dans la procédure d'autorisation. En complément, il devra assurer le contrôle d'efficacité et veiller à sa conclusion formelle : la réception écologique de l'ouvrage.

Limiter l'impact sur la nature tout au long des travaux est un des objectifs affichés dans la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire : il s'agit de préserver la faune et la flore, le patrimoine et les paysages et d'écartier toute atteinte aux eaux souterraines et aux rivières. A titre d'exemple, afin de préserver les espèces rares recensées le long du tracé, des graines et des bulbes ont été prélevés, mis en culture au jardin botanique du canton de Genève et seront replantés à la fin des travaux. Un vaste programme de replantation d'arbres d'espèces indigènes sera mené (source : canton de Genève). SNCF Réseau est pour sa part confrontée au défi de réaliser une ligne ferroviaire dont une partie du tracé se situe dans la nappe phréatique. Des techniques novatrices ont été mises en œuvre pour assurer sa préservation, telles que, sous la tranchée couverte, la création de siphons sous la plateforme chargée de soutenir les rails.

5. Conséquences juridiques

La convention règle les responsabilités respectives que devront assumer les organismes et entités en charge de la gestion des infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la frontière, que ce soit à l'occasion de la construction de l'ensemble des ouvrages et infrastructures ferroviaires mais aussi pour l'exploitation de celles-ci dans la durée.

Le partage des responsabilités suivant se dégage de la convention :

- Tarification : dès lors qu'il s'agit d'un projet principalement suisse, que ce soit au plan de l'initiative, du financement et surtout d'un point de vue strictement géographique, il est évident que la tarification des services conventionnés sera largement influencée par la politique tarifaire des autorités organisatrices suisses. Dès lors, il a été nécessaire d'introduire des dispositions dans la convention permettant aux autorités organisatrices françaises de négocier avec leurs homologues suisses dans un cadre plus souple que celui prescrit par le droit interne. Cette tarification franco-suisse spécifique à la liaison Annemasse-Genève est cohérente avec la nature du projet et n'aura aucun caractère préjudiciable aux autres services régionaux ou nationaux.

- Financement : le financement est régi par le principe de territorialité à l'exception des coûts d'investissement et d'entretien des aménagements en gare d'Annemasse pour accueillir les trains suisses, qui relèvent de la partie suisse pour 15,7 millions d'euros.

- Entretien et renouvellement de la ligne : ces fonctions sont assurées par les gestionnaires d'infrastructure selon le principe de territorialité, avec possibilité de délégation de certaines fonctions au gestionnaire d'infrastructure de l'autre État.
- Répartition de la capacité et régulation de la circulation : elles sont confiées au gestionnaire d'infrastructure suisse, et réalisées en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure français auquel est facturé le coût de ces prestations au prorata kilométrique de la ligne ferroviaire CEVA de chaque côté de la frontière.
- Accords douaniers : un accord ultérieur devra être conclu entre les parties suisses et françaises.
- Sécurité ferroviaire et civile : les autorités nationales de sécurité ferroviaire sont compétentes sur leur territoire national et se coordonnent sur la ligne CEVA. Un « comité de sécurité CEVA », dont la création est prévue à l'article 13 de la convention, a été installé en octobre 2015 pour valider les concepts d'intervention des secours. Les questions de sécurité publique et de sûreté sont traitées dans le cadre des travaux du comité de sécurité CEVA, qui, outre les services de secours, réunit également les services en charge de la sécurité publique, la police aux frontières, les autorités judiciaires et les douanes, afin de préciser l'organisation des interventions et les modalités de collaboration en la matière.

Articulation avec le cadre juridique existant

✓ *Articulation avec le droit de l'Union européenne :*

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen⁴ vise 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.

Dans le domaine des conventions ferroviaires transfrontalières, la directive prévoit, en son article 14, la mise en conformité de ces conventions avec le droit de l'Union. En effet, elles ne doivent pas faire de discriminations entre des entreprises ferroviaires ou restreindre la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers. En pratique, les États membres sont invités à notifier à la Commission les accords ferroviaires transfrontaliers conclus entre eux ou avec un État tiers (qu'ils soient déjà entrés en vigueur, en cours de négociation ou de révision), la Commission statuant sur leur conformité avec le droit de l'Union dans un délai variable selon les cas.

En application de la directive 2012/34/UE, et plus particulièrement de son article 14, paragraphe 5⁵, les autorités françaises ont soumis, le 2 août puis le 11 décembre 2013, le projet de convention CEVA à la Commission européenne. **Par la décision d'exécution du 10 mars 2014⁶, la Commission européenne a estimé que cette convention est conforme aux dispositions de la directive 2012/34/UE et ne porte pas atteinte aux objectifs de la politique de transports de l'Union. Elle a en conséquence autorisé la France à conclure la convention CEVA.**

Par ailleurs, il peut être noté qu'en application de l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE⁷, la France a notifié entre 2013 et 2014 une quarantaine de conventions

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:FR:PDF>

⁵ L'article 14, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE se lit comme suit : « Les États membres sont autorisés à (...) conclure de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés avec des pays tiers, à condition qu'ils soient compatibles avec le droit de l'Union et ne portent pas atteinte aux objectifs de la politique de transports de l'Union. La Commission adopte ces décisions d'autorisation.(...) ».

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0287&from=FR>

⁷ Le paragraphe 2 de l'article 14 de la directive 2012/34/UE dispose que « Les États membres notifient à la Commission tout accord transfrontalier, au plus tard le 16 juin 2013, pour les accords conclus avant cette date (...). La Commission statue sur la

transfrontalières existantes, parmi lesquelles la convention franco-suisse du 14 juin 1881 relative au *raccordement du chemin de fer d'Annemasse à Genève signé le 14 juin 1881*, à laquelle le préambule de la convention CEVA fait référence. Par décision d'exécution du 30 janvier 2015⁸, la Commission a déclaré que l'article 4 de la convention de 1881 n'était pas conforme au droit européen⁹. La mise en conformité de la convention franco-suisse de 1881 est en cours et devrait prendre la forme d'une abrogation des dispositions non conformes. Les autorités suisses ont soumis des propositions de modification qui sont encore à l'étude par les services du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la Mer (MEEM). En tout état de cause, la circonstance que la convention CEVA fasse référence à la convention de 1881 dans son préambule n'a pas pour effet de la rendre elle-même contraire au droit de l'Union. La convention CEVA ne fait pas au demeurant application des stipulations de la convention de 1881 déclarées par la Commission contraires au droit de l'Union européenne.

Comme l'atteste la décision d'exécution de la Commission précitée du 10 mars 2014, la convention CEVA est conforme au droit de l'Union européenne.

✓ *Articulation avec la convention entre la France et la Suisse du 9 septembre 1966¹⁰ modifiée, en vue d'éliminer les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et la fortune et de prévenir la fraude et l'évasion fiscales :*

La convention CEVA contient des stipulations relatives aux impositions indirectes assises sur les titres de transport. Le risque de mauvaise interprétation de l'article 11 de l'accord relatif au régime fiscal et douanier des titres de transport étant réel, en ce que cette stipulation peut laisser accroire que les bénéficiaires tirés des ventes de billets seraient susceptibles de faire l'objet d'une complète exonération, un échange de lettres interprétatif a été signé entre le Secrétaire d'État chargé des transports (courrier du 10 novembre) et son homologue suisse (lettre du 16 décembre 2015) afin de préciser l'articulation de cet article avec la convention fiscale du 9 septembre 1966. Cet échange de lettres confirme que la convention CEVA ne s'applique qu'à la fiscalité indirecte portant sur les titres de transport et n'affecte pas l'application des stipulations de la convention fiscale franco-suisse du 9 septembre 1966 sur la répartition des droits d'imposer les bénéficiaires des entreprises et des établissements publics concernés.

✓ *Articulation avec les autres engagements internationaux :*

conformité de ces accords avec le droit de l'Union dans les neuf mois suivant leur notification pour les accords conclus avant le 15 décembre 2012 (...) ».

⁸ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/3/2015/FR/3-2015-351-FR-F1-1.PDF> . Dans le cadre de la procédure d'examen des conventions existantes notifiées par les États membres en application du paragraphe 2 de l'article 14 de la directive 2012/34/UE, la Commission a adopté une codification propre qui lui permet d'identifier les conventions selon un code composé de trois lettres (CBA, pour *cross-border agreement*) et d'un chiffre. Dans la décision d'exécution du 30 janvier 2015, la convention du 14 juin 1881 relative au raccordement du chemin de fer de Besançon au Locle, par Morteau et le col des Roches correspond au code CBA 98 et la convention du 14 juin 1881 relative au raccordement du chemin de fer d'Annemasse à Genève, au code CBA 99. Les codes CBA 100, 101 et 102 correspondent à des conventions franco-suisse conclus, respectivement, les 16 décembre 1908 (convention relative à l'établissement d'une ligne de chemin de fer entre Chamonix et Martigny), 18 juin 1909 (convention relative à l'amélioration des voies d'accès au Simplon - Frasnès-Vallorbe) et 5 novembre 1999 (convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse).

⁹ L'article 4 de la convention de 1881 dispose que « le tronçon entre les gares frontières, sur les lignes Besançon-Locle et Annemasse-Genève, doit être exploité par une même entreprise ou administration ». La Commission relève que cette disposition ne fait pas de distinction entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, mais renvoie à un système intégré de chemins de fer. Cette disposition, en ce qu'elle permet limiter l'accès au tronçon transfrontalier de la ligne à une seule entreprise ferroviaire, n'est donc pas conforme au droit de l'Union européenne.

¹⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023218006>

http://www.impots.gouv.fr/portal/deploiement/p1/fichedescriptive_2125/fichedescriptive_2125.pdf

Cette convention s'inscrit dans la continuité de la convention franco-suisse pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève signée le 14 juin 1881, qui prévoyait déjà la construction d'une deuxième voie ferroviaire entre Genève et Annemasse. Cette dernière comportant des stipulations désormais contraires au droit de l'Union comme indiqué ci-dessus, une procédure de consultation des autres acteurs concernés (ministères, régions, Réseau Ferré de France et Société Nationale des Chemins de Fer français) a été lancée, en vue de son abrogation partielle.

6. Conséquences administratives

Compte tenu des dispositifs de lutte contre la circulation des délinquants et des produits illicites et de contrebande dans le contexte transfrontalier, en lien avec les objectifs spécifiques à la zone de sécurité prioritaire Annemasse/Ambilly/Gaillard, il sera nécessaire de coordonner l'action des forces de l'ordre et des corps de contrôle douaniers de part et d'autre de la frontière, autour de ce nouveau vecteur de transport. Il conviendra également de développer les coopérations policières et juridiques, ainsi que les outils techniques (vidéo-protection) permettant de faciliter les interpellations et la prévention de la délinquance sur la ligne ferroviaire du CEVA. Ces aspects sont étudiés dans le cadre du comité de sécurité CEVA.

Le comité de sécurité CEVA est co-présidé par le préfet de la Haute-Savoie et l'Office fédéral des transports. Il s'appuie sur des experts choisis par les autorités compétentes sur le territoire des deux parties contractantes. Il traite des aspects liés à la sécurité civile, à la sécurité publique et aux incidents d'exploitation. Il prépare et valide les concepts d'intervention des secours et des forces de l'ordre, et les modalités de mise en œuvre du contrôle aux frontières. Il définit les outils de collaboration au moyen d'un manuel d'intervention commun à disposition des forces d'intervention.

Par ailleurs, lorsque la présente convention aura été approuvée en France et en Suisse, les deux parties devront signer une convention de financement des travaux d'entretien, prévue à l'article 5 de la convention CEVA.

7. Conséquences concernant la parité femmes/hommes

Sans objet.

III. Historique des négociations

Cette convention représente l'aboutissement de négociations menées entre 2002 et 2013 entre les administrations et services du Gouvernement français et du Conseil fédéral suisse. Une fois le consensus obtenu et les consultations internes menées par les deux parties, la France a notifié à la Commission européenne une première version de la convention CEVA le 2 août 2013. La Commission ayant répondu par un avis négatif le 2 octobre 2013 (considérant que le projet de convention ne garantissait pas une attribution non-discriminatoire des sillons), la France a notifié le 11 décembre 2013 une seconde version renégociée avec la partie suisse. La Commission européenne a rendu le 10 mars 2014 une décision d'exécution autorisant la France à conclure cet accord.

IV. État des signatures et ratifications

La convention a été signée par les deux parties à Paris le 19 mars 2014.

En Suisse, la convention a été ratifiée le 4 juin 2015¹¹.

¹¹ Instrument de ratification suisse joint