

Texte original

Convention

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

Conclue le 5 novembre 1999

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 19 mars 2001¹

Entrée en vigueur par échange de notes le 28 mars 2003

(Etat le 17 février 2004)

Préambule

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République française,

vu l'arrêté fédéral suisse sur le transit alpin² du 4 octobre 1991,

vu l'arrêté fédéral suisse relatif à la construction de la ligne ferroviaire à travers les Alpes³, modifications du 20 mars 1998,

vu l'art. 24 des dispositions transitoires de la Constitution fédérale suisse⁴,

vu la loi française d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 modifiée,

vu la loi française d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 modifiée,

vu la loi française portant création de l'établissement public «Réseau ferré de France» en vue du renouveau du transport ferroviaire du 13 février 1997,

vu le schéma directeur national français des liaisons ferroviaires à grande vitesse adopté le 1^{er} avril 1992,

conscients que des infrastructures de transports performantes constituent la base pour le développement et la compétitivité des économies nationales et des régions,

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

souhaitant faciliter le transport de voyageurs entre, d'une part, les grandes agglomérations de la Suisse et, d'autre part, la France,

RO 2004 897; FF 2000 5463

¹ RO 2004 895

² RS 742.104

³ RS 742.104.1

⁴ RS 101

désireux de développer également le transport ferroviaire international de marchandises,

reconnaissant l'importance que revêt la coopération des organismes ferroviaires des deux Parties contractantes,

sont convenus de ce qui suit dans le cadre de leurs compétences:

Art. 1 Objectif

1. L'objectif de la présente Convention est d'assurer un raccordement optimal du réseau ferroviaire suisse au réseau ferroviaire français et, notamment, aux lignes à grande vitesse. A cet effet, il sera tenu compte des moyens financiers disponibles et du meilleur rapport coût-utilité. En conséquence, les Parties contractantes sont convenues de mettre en place des mesures coordonnées en matière d'infrastructure ferroviaire, de financement, d'exploitation rationnelle des lignes et, en accord avec les entreprises ferroviaires concernées, d'utilisation du matériel roulant.

2. L'amélioration des raccordements de la Suisse au réseau français, notamment pour ce qui concerne les liaisons ferroviaires à grande vitesse, s'effectue selon un processus par étapes et en modules qui peut varier en fonction des priorités nationales en matière d'infrastructures ferroviaires. Elle devra, dans la mesure du possible, assurer la cohérence avec les besoins exprimés au niveau régional.

3. Un Comité de pilotage, dont les spécificités sont définies à l'art. 7, est chargé de la mise en oeuvre des mesures d'application en fonction des besoins afin d'atteindre les objectifs susmentionnés.

Art. 2 Champ d'application

La présente Convention porte sur l'amélioration des liaisons ferroviaires franco-suisse, tant en ce qui concerne le trafic marchandises que le trafic voyageurs, particulièrement celles assurées par trains à grande vitesse entre:

en France:

- Paris
- Sud de la France

en Suisse:

- Genève
- Lausanne et Neuchâtel–Berne via l'Arc jurassien
- Bâle–Zurich

Art. 3 Mesures envisagées

Pour atteindre l'objectif mentionné à l'art. 1, les mesures suivantes sont envisagées sous réserve de l'application des procédures requises par le droit national de chaque partie:

-
- a) Liaison Paris/Lyon–Genève
à court terme: Réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey
(Bellegarde–La Cluse–Bourg-en-Bresse)
permettant l’utilisation éventuelle de matériel
roulant pendulaire.
- ultérieurement: Autres constructions et aménagement pon-
ctuels permettant de réduire les temps de par-
cours entre Genève et Mâcon.
Amélioration du point de vue de l’explo-
itation et/ou de l’infrastructure des liaisons
entre Paris et Genève dans le cadre de la ré-
alisation des branches ouest et sud du TGV
Rhin-Rhône.
Articulation avec les transports régionaux.
- b) Liaison Paris–Arc jurassien
à court terme: Amélioration de l’alimentation électrique
entre Lausanne/Neuchâtel et Mouchard.
Infrastructure permettant l’utilisation éven-
tuelle de matériel roulant pendulaire.
- ultérieurement: Aménagements ponctuels de la ligne entre
Dole et Lausanne/Neuchâtel.
Amélioration du point de vue de l’explo-
itation et/ou de l’infrastructure des liaisons
entre Paris et la Suisse via l’Arc jurassien
dans le cadre de la réalisation de la branche
ouest du TGV Rhin-Rhône.
Articulation avec les transports régionaux.
- c) Liaison Paris–Bâle
à court terme: Examen des conditions d’amélioration des
dessertes entre Paris et Bâle–Zurich.
Améliorations ponctuelles dans le secteur
St-Louis–Bâle.
Utilisation de la ligne nouvelle du TGV Est
européen.
- ultérieurement: Amélioration du point de vue de l’explo-
itation et/ou de l’infrastructure des liaisons
entre Paris et la Suisse via Bâle dans le cadre
de la réalisation du TGV Rhin-Rhône.
Articulation avec les transports régionaux.

Art. 4 Exécution et financement

1. Pour la mise en oeuvre de chacune des mesures prévues dans le cadre de la présente Convention, un plan de financement spécifique sera établi par le Comité de pilotage mentionné à l’art. 7 et approuvé par les ministres des transports des deux Etats en fonction de leurs compétences respectives.

Dans ce cadre, les Parties contractantes apporteront des contributions financières aux travaux réalisés. La répartition de ces contributions sera déterminée en tenant compte des intérêts respectifs des deux parties.

2. Les mesures envisagées à l'art. 3 sont mises en œuvre de façon progressive et concertée entre les Parties contractantes.

Art. 5 Performances

1. Grâce aux mesures définies à l'art. 3, les parties s'emploient à rendre l'offre de transport par chemin de fer sur les lignes concernées compétitive par rapport à d'autres modes de transport. Les performances envisagées sur chacune des liaisons figurent à l'annexe 1.

2. Les parties conviennent de prendre et de coordonner, dans le cadre de leurs compétences, les mesures nécessaires au développement et à la promotion des transports par chemin de fer et du transport combiné en tant que moyens permettant de répondre au volume croissant du transport international de marchandises touchant les deux pays.

Art. 6 Coordination entre les parties

Les Parties contractantes s'engagent à

- a) renforcer la coordination en vue d'harmoniser les paramètres techniques dans le trafic ferroviaire international entre les deux Etats,
- b) veiller à ce que leurs autorités compétentes se communiquent, dans la mesure du possible, les données nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre des projets détaillés figurant à l'art. 3 de la présente Convention,
- c) œuvrer dans le cadre de leurs compétences pour que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires des deux Etats coordonnent leur action afin d'améliorer le service des transports sur les liaisons ferroviaires mentionnées à l'art. 2,
- d) faciliter le passage de la frontière pour le trafic ferroviaire direct, dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires applicables dans chaque Etat.

Art. 7 Comité de pilotage

1. Un Comité de pilotage est institué pour traiter les questions relatives à l'application de la présente Convention.

2. Il se compose des représentants désignés par les Parties contractantes. Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés participent, en tant que de besoins, aux travaux du Comité de pilotage. Chaque Partie contractante assure les relations avec les collectivités territoriales concernées de son ressort.

3. Le Comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. Il assure le suivi de la mise en oeuvre des dispositions de la présente Convention. Le Comité de pilotage est compétent pour modifier l'annexe 1 qui fait partie intégrante de la présente Convention.

4. Le Comité de pilotage établit son règlement intérieur.

5. Chaque partie contractante peut demander la convocation du Comité de pilotage si des circonstances particulières l'exigent.

Art. 8 Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs procédures internes requises à cet effet.

2. Elle est valable jusqu'au 31 décembre 2020 et sera prorogée d'année en année à moins qu'elle ne soit dénoncée par écrit par l'une des Parties contractantes au plus tard six mois avant l'expiration de chaque année civile.

Fait à Genève, le 5 novembre 1999 en deux originaux en langue française.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Moritz Leuenberger

Pour le Gouvernement
de la République française:
Jean-Claude Gayssot

*Annexe 1**Ad art. 5 Performances*

1. Les Parties contractantes s'emploient à dégager une combinaison optimale des possibilités d'aménagement des liaisons mentionnées à l'art. 2 de la convention qui présente un maximum d'avantages en fonction des potentiels de trafics et des temps de parcours.

2. Dans cette optique d'amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire, les performances suivantes pourraient être envisagées:

Liaison Paris–Genève

Comparé à la durée actuelle de 3 h 35 pour relier Paris et Genève, le meilleur temps de parcours sur cette liaison pourrait être ramené à environ 2 h ½.

Liaison Paris–Arc jurassien

Comparé à la durée actuelle de 3 h 45 pour relier Paris et Lausanne, le meilleur temps de parcours sur cette liaison pourrait être ramené à environ 3 h ¼.

Pour la liaison Paris–Berne, le temps gagné sur le tronçon commun entre Paris et Frasne se répercuterait sur la relation avec Berne.

Une éventuelle réalisation de la branche Ouest complète du TGV Rhin-Rhône (Dijon–Aisy) diminuerait le temps de parcours entre Paris et Lausanne/Berne de 10 à 15 minutes supplémentaires.

Liaison Paris–Bâle

Comparé à la durée actuelle de 4 h 50 pour relier Paris et Bâle, le meilleur temps de parcours sur cette liaison pourrait,

- à court terme, être ramené à environ 3 h ½ (avec la première phase du TGV Est européen) respectivement environ 2 h 50 (avec la branche Est du TGV Rhin-Rhône),
- et, ultérieurement, à environ 2 h ½ (avec le TGV Rhin-Rhône branches Est et Ouest complètes).