

## 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 DECEMBRE 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<sup>er</sup>

#### *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*