



Expertise sur le projet de tramway Genève-Annemasse



Avant -propos

Ce travail, réalisé entre juillet et octobre 2009, a été commandé à la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) par Annemasse Agglo.

Pour répondre à la demande d'Annemasse Agglo, cette expertise relative à la construction du projet de tramway reliant Genève à Annemasse a été menée. Dans le cadre de cette mission l'équipe de la MOT était composée de Hans-Günther CLEV, Directeur général ainsi que de Françoise SCHNEIDER-FRANÇAIS, d'Olivier DENERT, directeurs de projet et de Jean RUBIÓ, chargé de mission, assistés de Silvia GOBERT-KECKEIS, directrice de projet à la MOT.



Sommaire

I) APPLICABILITE DE LA CONVENTION D'ESPOO AU PROJET DE TRAMWAY ANNEMASSE-GENEVE AFIN D'ORGANISER LA CONCERTATION TRANSFRONTALIERE	5
1. LA CONVENTION D'ESPOO N'EST PAS APPLICABLE AU PROLONGEMENT TRANSFRONTALIER D'UN TRAMWAY EN MILIEU URBAIN	6
2. LA CONCERTATION RELATIVE AU TRAMWAY RELEVE DE L'ARTICLE L. 300-2 DU CODE DE L'URBANISME	7
2.1 La procédure de l'article L.300-2 CU	8
2.2 Exemple de la concertation dans le cadre du projet d'extension transfrontalière de la ligne D du réseau tramway de l'agglomération strasbourgeoise	8
2.3 Application au tramway Annemasse-Genève : une concertation transfrontalière dans le cadre de l'article L.300-2 CU	11
II) COMPARAISON DES CONDITIONS D'ATTRIBUTION ET DE FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION DE LIGNES DE TRAMWAY ET DE TRAM-TRAIN TRANSFRONTALI	
IMPLIQUANT UN EXPLOITANT BENEFICIANT D'UN MONOPOLE D'EXPLOITATION, LOCALISEES SUR LES FRONTIERES SUISSES ET D'AUTRES FRONTIERES	14
Ligne n°1 : TER Mulhouse – Bâle / Regio - S-Bahn Mulhouse-Frick/Laufenburg	14
Ligne n°2 : TER Besançon-Morteau-La Chaux-de-Fonds	14
Ligne n°3 : Tram-train Saarbahn Sarrebruck-Sarreguemines	14
Ligne n°4 : Tramway Strasbourg-Kehl (projet d'extension)	14
Ligne n°5 : Prolongement du tramway 8 de Kleinhüningen (Canton de Bale) a Weil-am-Rhein	14
Ligne n°6 : Prolongement du tramway 3 de Burgfelden (Canton de Bale) a Saint-Louis	14
SYNTHESE SUR LES DIFFERENTES FICHES RELATIVES AUX TER ET AUX TRAMWAYS	52
1. Le cas particulier des TER transfrontaliers	52
2. Trois projets de prolongements de ligne a differents stades d'avancement	53
3. CHOIX DE L'EXPLOITANT	53
4. FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION	55
III) IDENTIFICATION D'EVENTUELS FINANCEMENTS COMMUNAUTAIRES, NATIONAUX ET FEDERAUX DONT POURRAIT BENEFICIER LE PROJET DE TRAMWAY	
(CONSTRUCTION, AMENAGEMENTS URBAINS)	57
1. Financements communautaires	58
1.1 Le FEDER	58
2. FINANCEMENTS DE LA CONFEDERATION SUISSE	59
2.1 La Politique des agglomérations	59
2.2 Financement de la Confédération suisse de projets d'infrastructures dans les pays frontaliers	
3. FINANCEMENTS NATIONAUX FRANÇAIS	60
Subventions de l'Etat	60



I) Applicabilité de la convention d'ESPOO au projet de tramway Annemasse-Genève afin d'organiser la concertation transfrontalière



En résumé

La **convention d'Espoo** ou « Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière » n'est **pas applicable au projet de tramway**, qui n'entre ni dans la liste des projets fixée en annexe de la convention, ni dans les critères s'appliquant aux autres types de projets non cités dans la convention.

La concertation en amont du projet relève par conséquent de l'application du droit français et plus particulièrement de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, compte tenu des montants en jeu (inférieurs à 150 millions d'euros, seuil de saisine facultative de la Commission nationale du Débat public).

L'organisation de la concertation en amont dans le cadre de l'article L. 300-2 CU pourrait s'inspirer des modalités retenues pour l'organisation de la concertation franco-allemande relative au prolongement de la ligne D du tramway de Strasbourg à Kehl en juin/juillet 2009: exposition temporaire, débats publics en présence des élus et recueil des avis (au lieu d'exposition, par courrier ou courriel) de part et d'autre de la frontière.

Ce dispositif, outre les délibérations nécessaires côté français pour organiser la concertation transfrontalière, pourrait être formalisé via la mise en place d'un comité de suivi voire d'une convention de coopération entre Annemasse Agglo et le Canton de Genève, organisant les objectifs et moyens de la concertation sur toute la durée du projet.

1. La convention d'Espoo n'est pas applicable au prolongement transfrontalier d'un tramway en milieu urbain

La convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière du 25 février 1991 a été élaborée dans le cadre de la commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies¹, qui siège à Genève et constitue l'une des cinq commissions économiques régionales figurant parmi les organes subsidiaires du Conseil économique et social de l'ONU. Elle est entrée en vigueur en Suisse le 10/09/1997 et en France le 13/09/2001. Le texte de la convention figure en annexe 1 du présent document.

La convention s'applique aux projets d'activités susceptibles d'avoir un impact transfrontalier <u>préjudiciable</u> important sur l'environnement.

La convention contient dans l'appendice 1 (annexe qui fait partie intégrante de la convention, comme le précise l'article 10) une liste préétablie des projets relevant du champ d'application de la convention d'Espoo: projets d'installations industrielles polluantes, d'installations énergétiques (centrale nucléaire, barrage) ainsi que les autoroutes, les routes express, les lignes de chemin de fer pour le trafic ferroviaire à longue distance et les aéroports.

Concernant l'agglomération franco-valdo-genevoise, la convention d'Espoo a été mise en œuvre deux fois. Une concertation transfrontalière a été organisée en 2001 dans le cadre du renouvellement de la concession d'exploitation de l'Aéroport International de Genève et en 2004/2005 pour la route Thonon-Annemasse, qui longeait la frontière suisse avec un impact sur l'environnement de l'autre côté de la frontière.

Les projets de tramway ne font pas partie des opérations citées par l'appendice 1 de la Convention d'Espoo.

¹ La commission économique pour l'Europe de l'ONU regroupe 55 Etats d'Europe, d'Asie centrale et de Transcaucasie ainsi que les Etats-Unis et le Canada ;

L'appendice III de la convention permet toutefois d'appliquer la convention à tout projet répondant aux critères suivants : projet d'activités susceptible d'avoir un impact transfrontalier préjudiciable important sur l'environnement, compte tenu :

- de la grande ampleur du projet, de la particularité du site (zones sensibles du point de vue écologique, telles que zones humides, sites présentant un intérêt scientifique, archéologique, historique ou culturel particulier, ou zones dans lesquelles les populations seraient exposées aux effets de l'activité),
- des effets néfastes sur l'homme, les espèces ou le milieu.

Compte tenu de la nature du projet transfrontalier envisagé, un prolongement en milieu urbain sur trois kilomètres d'une ligne de tramway électrifiée existante, prolongement faisant l'objet d'aménagements permettant son intégration dans l'espace urbain, aucun des critères d'application de la convention n'est rempli, à savoir : grande ampleur et effets néfastes potentiels du projet notamment sur la population et l'environnement, site sensible ou remarquable.

En conclusion, la réalisation d'un tramway transfrontalier ne rentre pas dans la liste des projets cités par la convention ni dans les critères d'application de la convention.

La convention d'Espoo n'est pas applicable au prolongement du tramway.

2. La concertation relative au tramway relève de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme

Introduction

« Les projets d'infrastructures de transport donnent lieu à des concertations en amont, régies le plus souvent par l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, et pour les projets les plus importants par les procédures de débat public sous l'égide de la Commission nationale du débat public du code de l'environnement, résultant de la loi Barnier (1995) et de la loi relative à la démocratie de proximité de février 2002.

La concertation se déroule en pratique tout au long de la vie du projet, sous des formes laissées à l'initiative du maître d'ouvrage ; seule la concertation préalable est régie par des textes, qui prévoient des délibération,s commune par commune.

Le débat public, lorsqu'il a lieu, intervient en amont, « sur les objectifs et les caractéristiques principales » du projet et s'achève par une décision du maître d'ouvrage, qui précise comment il entend poursuivre l'élaboration du projet. »²

Concernant l'article L 300-2 CU, Annemasse Agglo et le Canton de Genève pourraient s'inspirer des mesures mises en place par la Communauté urbaine de Strasbourg concernant l'extension du tramway vers Kehl (Allemagne) qui a donné lieu à une procédure de concertation transfrontalière (Cf. ci-dessous).

Concernant le débat public, il peut être organisé de manière facultative à partir de 150 millions d'euros, obligatoirement au-delà de 300 millions d'euros; compte tenu des seuils, l'extension du tramway ne peut pas faire l'objet d'une saisine (facultative) de la Commission du débat public.



7

² Mission sur l'accélération des procédures relatives aux projets d'infrastructures en Ile-de-France, MEEDDAT, décembre 2008 ;

2.1 La procédure de l'article L.300-2 CU

Elle oblige le maître d'ouvrage à concerter élus et riverains pendant toute la durée de l'élaboration du projet. L'opération prend souvent la forme d'expositions et de réunions publiques. Intervenant très tôt dans le processus de décision, elle permet au public concerné d'exercer une influence sur des décisions impliquant son cadre de vie.

Il est important de noter que l'article L. 300-2 CU laisse une grande marge de manœuvre aux collectivités territoriales et aux EPCI pour l'organisation des modalités de la concertation en renvoyant, pour les communautés d'agglomération, à un vote de l'assemblée communautaire.

Article L300-2 du Code de l'urbanisme

I - Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant :

- a) Toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;
- b) Toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ;
- c) Toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune et qu'elle n'est pas située dans un secteur qui a déjà fait l'objet de cette délibération au titre du a) ou du b) ci-dessus. Un décret en Conseil d'Etat détermine les caractéristiques des opérations d'aménagement soumises aux obligations du présent alinéa.

Les documents d'urbanisme et les opérations mentionnées aux a, b et c ne sont pas illégaux du seul fait des vices susceptibles d'entacher la concertation, dès lors que les modalités définies par la délibération prévue au premier alinéa ont été respectées. Les autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol ne sont pas illégales du seul fait des vices susceptibles d'entacher cette délibération ou les modalités de son exécution.

A l'issue de cette concertation, le maire en présente le bilan devant le conseil municipal qui en délibère.

Le dossier définitif du projet est alors arrêté par le conseil municipal et tenu à la disposition du public.

Lorsqu'une opération d'aménagement doit faire l'objet d'une concertation en application des b ou c et nécessite une révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, la révision du document d'urbanisme et l'opération peuvent, à l'initiative de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, faire l'objet d'une concertation unique. Dans ce cas, la délibération prévue aux premier et sixième alinéas est prise par le conseil municipal ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale.

II - Les autres personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenues aux mêmes obligations. Elles organisent la concertation dans des conditions fixées après avis de la commune.

2.2 Exemple de la concertation dans le cadre du projet d'extension transfrontalière de la ligne D du réseau tramway de l'agglomération strasbourgeoise

Dès 2000, dans le cadre de son PDU, la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) avait envisagé l'extension de la ligne D de son tramway



en Allemagne. Ce projet a été inscrit dans le schéma de cohérence territoriale de 2006.

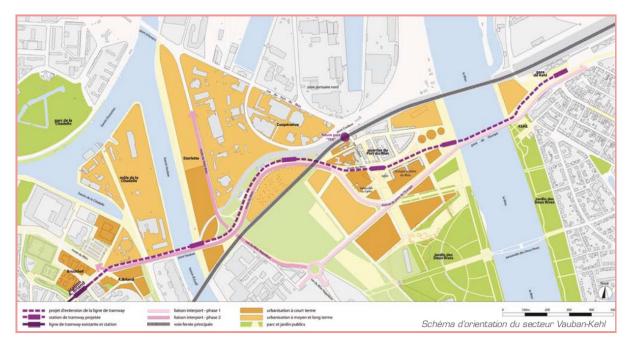
Après que le Conseil de Communauté ait approuvé en février 2009 le principe du prolongement de la ligne D à l'Est vers le quartier Port du Rhin ainsi que vers la commune de Kehl (Allemagne), le projet a été examiné en mai 2009 par le conseil municipal conjoint Strasbourg - Kehl.

Si le financement du projet et les modalités de réalisation des investissements (notamment la passerelle nécessaire au franchissement du Rhin) n'ont pas encore été définis ni formalisés entre les différents co-

financeurs et maîtres d'ouvrage, une concertation publique transfrontalière a été organisée du 8 juin au 8 juillet 2009 en application de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme afin de préciser le projet d'extension de la ligne D et ses principes d'aménagements.

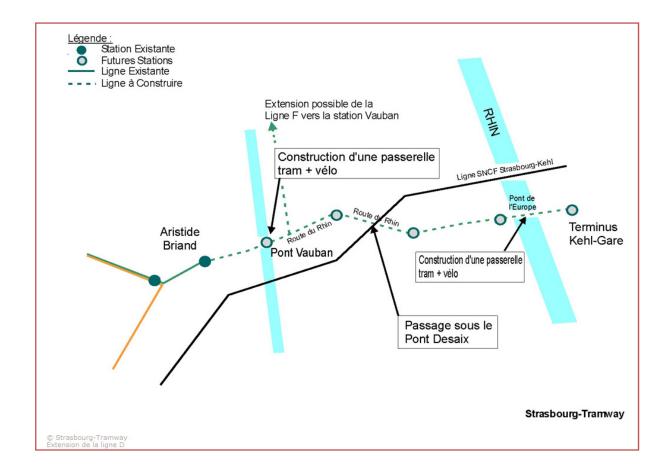
Quelles sont les caractéristiques du projet transfrontalier ?

Il s'agit d'un prolongement de 2,9 km dont moins de 500 m en territoire allemand, nécessitant la construction de deux franchissements, dont un franchissement du Rhin doublant le Pont de l'Europe et accueillant également des voies cyclistes.



Source : Communauté urbaine de Strasbourg





Le coût de l'infrastructure du premier tronçon d'1,8 km allant du terminus actuel jusqu'au pont de l'Europe s'inscrit dans une fourchette allant de 20 à 27,5 millions d'euros et comprend un premier pont.

Le second tronçon d'1,1 km jusqu'à la gare de Kehl, incluant la construction de la passerelle sur le Rhin devrait coûter entre 22 à 30 millions d'euros.

Les travaux relatifs au tramway pourraient débuter fin 2011 pour un achèvement vers 2014. Ils vont s'accompagner de travaux de requalification de l'axe urbain emprunté par le tramway.

Comment s'est déroulée cette opération de concertation transfrontalière ?

Les supports retenus par la Communauté urbaine de Strasbourg, en accord avec la Ville de Kehl ont été les suivants :



- Une exposition présentant le tracé proposé et les principes d'aménagement qui s'est tenue durant un mois, avec trois points d'exposition en France³ et un en Allemagne⁴. Chaque lieu d'exposition proposait des registres pour recueillir les avis du public.
- Deux réunions publiques, l'une en France, l'autre en Allemagne, à destination du public et en présence d'élus de la Communauté urbaine de Strasbourg, pour présenter le projet et répondre aux questions.
- Une plaquette d'information distribuée en français et en allemand informant de ces manifestations et invitant le public à faire part de ses observations à la Communauté urbaine de Strasbourg pour courrier et courriel.

La Communauté urbaine de Strasbourg s'est appuyée sur les acquis de la concertation organisée lors de la construction du « Jardin des deux rives » et de la passerelle MIMRAM en 2000-2004.

Il est important de noter que cette concertation n'a pas donné lieu à une « formalisation » de la procédure entre la CUS et la Ville de Kehl dans la mesure où l'ensemble des coûts inhérents à la procédure de concertation ont été pris en charge par la CUS.

La CUS devrait délibérer sur le bilan de la concertation à la rentrée 2009.

2.3 Application au tramway Annemasse-Genève: un concertation transfrontalière dans le cadre de l'article L.300-2 CU

Aucune disposition du Code de l'urbanisme n'empêche de prévoir des modalités de concertation transfrontalière dans le cadre de l'article L.300-2, c'est-à-dire de définir des supports et modalités d'information et de recueil des avis de part et d'autre de la frontière (distribution de plaquette, réunions publiques en présence des élus, expositions, registre de recueil des avis, site internet ou adresse e-mail pour recueillir les avis...).

La mise en place de la concertation peut, à ce titre, s'inspirer des dispositifs mis en œuvre dans le cadre du projet d'agglomération francogenevois.

La mise en place de cette concertation transfrontalière nécessite toutefois en amont la délibération du conseil communautaire au titre de l'article L.300-2 CU, un travail préalable de définition des modalités de concertation avec les autorités genevoises,

en lien notamment avec les propres procédures de concertation qui devront être mises en place côté genevois concernant les quelques dizaines de mètres allant du terminus actuel à la frontière.

Les procédures définies d'un commun accord entre Annemasse Agglo et le Canton de Genève devront être intégrées dans les modalités d'organisation de la concertation transfrontalière telles qu'adoptées par l'assemblée communautaire.

Il convient notamment de prévoir des réunions régulières entre Annemasse Agglo et le Canton de Genève afin de suivre le bon déroulement de cette concertation et de coordonner les actions de part et d'autre de la frontière.



³ Au centre administratif de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) et à l'Agence CUS Habitat Neudorf ainsi qu'à proximité du futur tracé dans un restaurant-snack ;

⁴ A la bibliothèque municipale de Kehl;

Faut-il une convention de coopération transfrontalière entre Annemasse Agglo et le Canton de Genève préalable au lancement de la concertation ?

A priori, la négociation et la signature d'une convention de coopération préalable entre Annemasse Agglo et Genève pour définir les modalités de concertation n'est pas indispensable bien qu'elle permette de formaliser les engagements de chacune des parties.

Quels sont les avantages d'une telle procédure ?

La signature d'une convention de coopération permet de « formaliser » les engagements de chaque partie dans l'organisation de la convention.

S'il est envisagé par Annemasse Agglo que la concertation transfrontalière fasse l'objet d'un financement franco-genevois, la convention de coopération permet de chiffrer les montants engagés, de définir les obligations respectives des signataires et les modalités de financement de cette concertation.

Elle permet de prévoir des dispositions relatives au règlement d'éventuels litiges et d'établir les responsabilités de chacun.

Elle règle la question des marchés publics : l'article 6 de l'Accord de Karlsruhe⁵ prévoit « lorsque des conventions de coopération prévoient la passation de marchés publics, [que] celle-ci est soumise au droit de la Partie applicable à la collectivité territoriale [...] qui en assume la responsabilité. »

Elle peut de surcroît, dépasser la durée de la seule procédure de concertation au titre de l'article L. 300-2 et d'anticiper sur les étapes suivantes du projet.

Quels sont les inconvénients d'une telle procédure ?

Le principal inconvénient de cette procédure résulte des délais induits par la négociation, la signature, l'adoption et le contrôle de cette convention : en effet, la convention doit être négociée, contenir des dispositions obligatoires issues du code général des collectivités territoriales et de l'Accord de Karlsruhe (Cf. ci-dessous), faire l'objet d'un vote par l'Assemblée communautaire d'Annemasse Agglo et par le Canton de Genève et enfin être transmise au contrôle de légalité côté français (Préfet de la Haute-Savoie).

La convention de coopération, outre les modalités de la concertation transfrontalière, qui devront être reprises dans la délibération du Conseil communautaire, devra contenir les dispositions suivantes, qu'il conviendra de négocier préalablement :

- l'objet des actions envisagées et le montant prévisionnel des engagements financiers » des collectivités françaises (Article L.1115-1 du code général des collectivités territoriales)
- « la durée pour laquelle elle est conclue. [...]
- une disposition relative aux conditions à remplir pour mettre fin à la coopération [...]
- une disposition qui détermine les modalités l'établissement de la responsabilité de chacune des collectivités territoriales ou organismes publics locaux vis-à-vis des tiers [...].
- [des dispositions qui définissent] le droit applicable aux obligations qu'elles contiennent » (droit français ou genevois). (article 4 de l'Accord de Karlsruhe)

Dans cette hypothèse, il y aura un double vote d'Annemasse Agglo : un premier vote de l'Assemblée communautaire relative à la convention de coopération transfrontalière, un second vote relatif à l'organisation de la concertation transfrontalière au sens de l'article L. 300-2 CU, reprenant les dispositifs définis dans la convention.



⁵ Accord international signé par la France et la Suisse concernant la coopération transfrontalière des autorités et collectivités locales, s'appliquant aux conventions signées entre Annemasse Agglo et le Canton de Genève ;

Enfin, elle n'apparaît pas nécessaire si les coûts de l'organisation de la concertation sont pris en charge en totalité par Annemasse Agglo : la coopération avec les autorités genevoises peut rester au stade de la mise en place d'un comité de suivi.

En conclusion

La procédure de l'article L. 300-2 CU permet de mettre en place une concertation côté français pouvant comporter un volet côté genevois (distribution de plaquette, recueil d'avis, réunion publique...).

Annemasse Agglo et le Canton de Genève devront se mettre d'accord, préalablement à la délibération du Conseil communautaire, sur les modalités de cette concertation transfrontalière.

Ils devront arbitrer sur la nécessité, ou pas, de formaliser leurs engagements respectifs dans le cadre d'une convention de coopération transfrontalière.

Il est recommandé de mettre en place a minima, un comité de suivi transfrontalier pour préparer et suivre la concertation.

La conclusion d'une convention de coopération induit des contraintes de temps, compte tenu des délais de négociation, rédaction, approbation et d'entrée en vigueur de ce type de convention.



II) Comparaison des conditions d'attribution et de financement de l'exploitation de lignes de tramway et de tram-train transfrontalières impliquant un exploitant bénéficiant d'un monopole d'exploitation, localisées sur les frontières suisses et d'autres frontières

Ligne n°1: TER Mulhouse – Bâle / Regio - S-Bahn Mulhouse-Frick/Laufenburg

Ligne n°2: TER Besançon-Morteau-La Chaux-de-Fonds

Ligne n°3: Tram-train Saarbahn Sarrebruck-Sarreguemines

Ligne n°4: Tramway Strasbourg-Kehl (projet d'extension)

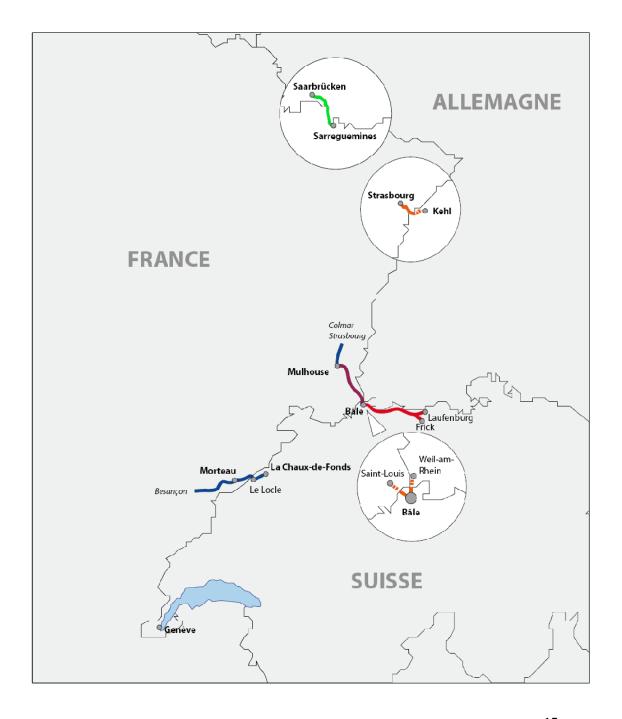
Ligne n°5: Prolongement du tramway 8 de Kleinhüningen (Canton de Bâle) à Weil-am-Rhein

Ligne n°6: Prolongement du tramway 3 de Burgfelden (Canton de Bâle) à Saint-Louis



Lignes transfrontalières étudiées







Thèmes	Sous-thèmes	TER Mulhouse – Bâle / Regio S-Bahn Mulhouse-Frick/Laufenburg
Description	Caractéristiques générales de la ligne	48 A/R par jour; 5000 voyageurs par jour. 15 A/R par TER 2000, SNCF arrêts Mulhouse, St Louis et Bâle CFF 18 A/R par train matériel CFF (intégré dans Regio S Bahn) jusqu'à Frick ou Laufenbourg 8 A/R TER omnibus entre Mulhouse et Bâle 4 A/R Bâle Luxembourg TGV Paris Bâle via Mulhouse (les frontaliers n'y ont pas accès). 98% des travailleurs frontaliers
	Autorités compétentes de part et d'autre de la frontière	<u>Côté français</u> : Région Alsace (depuis 2002) <u>Côté suisse</u> : Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie et Office Fédéral des Transports
Autorités organisatrices	Date	La ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle a été inaugurée le 18 octobre 1840. La gare de Bâle est la première créée en Suisse, en 1866. Les TER circulent sur cette ligne depuis 1997 (ces trains sont terminus Bâle SNCF) La liaison S-Bahn entre Mulhouse et Frick/Laufenburg est effectuée par du matériel interopérable depuis 1997 (pas de changement en gare de Bâle CFF)
	Convention ou signature d'une charte d'objectif concernant l'organisation des transports	1997. Convention entre la France et la Suisse où les AO se sont entendues sur la consistance du trafic, les modalités d'exécution et le matériel interopérable (qui engendre un surcoût) pour le trafic transfrontalier.
Concertation, choix du mode d'exploitation de la ligne, marché et autorisation	Procédure de concertation préalable pour la construction de l'infrastructure	Sans objet. La seule concertation consiste en une rencontre biannuelle entre responsables des lignes, les usages et publics institutionnels et l'élu du CR responsable.



	Cadre légal et mise en concurrence	 Mise en concurrence: Côté français, la SNCF détient jusqu'à présent le monopole sur les marchés de transports publics de voyageurs. A partir de 2010, l'ouverture de la concurrence autorisera les entreprises concurrentes de la SNCF à circuler sur les rails français à condition que les trajets soient internationaux. LA CFF pourrait par exemple exploiter entièrement la ligne Mulhouse-Bâle. Côté suisse, le marché des transports publics de voyageurs n'est pas encore ouvert à la concurrence. Accès au réseau garanti. CFF bénéficiaires d'une concession de trafic (de 10 à 25 ans) et d'infrastructure (40 ans). Convention de prestation annuelle. Tous les marchés sont attribués aux CFF ou à d'autres compagnies suisses (plus petits réseaux). Une transposition progressive de cette ouverture à la concurrence dans la loi fédérale verra sans doute le jour mais prendra plus de temps. Les entreprises suisses de transports ferroviaires sont d'ailleurs soumises à des règles strictes et spécifiques (interdiction de faire des bénéfices).
	Autorisations	Autorités techniques délivrantes : EPSF (matériel) France Office Fédéral des Transports (CH) et cantons Autorités administratives délivrantes: Conseil Régional Alsace, OFT et cantons suisses
Montage juridique de l'exploitation –	Signature d'une convention entre les autorités organisatrices, entre AO et exploitants ou entre exploitants pour définir les modalités d'exploitation et de financement de la ligne	Pas de montage juridique précis entre autorités organisatrices. Convention bilatérale SNCF-CFF et AO suisses.
Financement: accords de financement pour l'exploitation de la ligne	Financement de l'investissement Cofinancements éventuels	Financements régionaux: - Côté français : Région Alsace; - Côté suisse : Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie. OFT



Répartition du financement entre autorités organisatrices	Le CR Alsace finance la SNCF pour l'exploitation en France et les AO suisses financent les CFF pour l'exploitation en Suisse
Financement par les autorités organisatrices : détail de la répartition	Côté français : convention entre la région Alsace et la SNCF . La région finance l'exploitation de la ligne et le coût du matériel loué par les Suisses. Côté suisse : Les CFF sont payés sur devis d'exploitation prévisible à parité par les cantons concernés et l'Office Fédéral des Transports. Le déficit planifié est couvert. Si un déficit inopiné survient en fin d'année, il n'est pas comblé par les AO. Les CFF sont tenus d'équilibrer leur budget depuis 1996. (sans faire de bénéfices non plus) Chaque exploitant encaisse les recettes sur les trajets effectués sur les portions nationales respectives. Déficit d'exploitation : - France : La Région Alsace contribue à hauteur de 124,5 M€ en 2009 pour compenser le déficit d'exploitation des TER. - Suisse : Comme écrit ci-dessus, l'OFT et les cantons financent sur devis le budget prévisionnel des CFF mais ne financent pas un déficit inopiné qui surviendrait et qui n'aurait pas été budgété. Les CFF sont censés équilibrer leur budget. Matériel : La Région Alsace finance les rames TER et les possèdent. Les rames suisses circulant côté français sont louées par les autorités suisses à la SNCF. - Les trains suisses appartiennent aux CFF. Personnel : - Côté français : personnel de la SNCF payé par la SNCF - Côté suisse : personnel des CFF payé par les CFF (droit du travail différent, les
Accord tarifaire	Suisses étant astreints à un plus grand nombre d'heure). Pas d'intégration dans une tarification globale. Il existe cependant une "soudure tarifaire" valable des deux côtés de la frontière (1 ticket de TER ou de S-Bahn donne accès aux bus et tramways lors d'un même voyage, essentiellement côté suisse et pour le tram de Mulhouse).

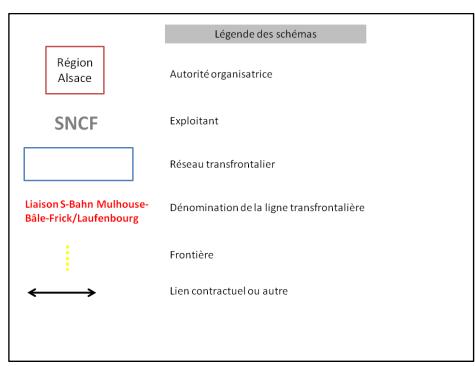


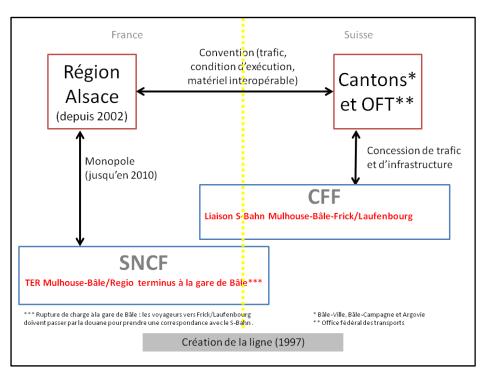
Exploitation	Co-exploitation par deux exploitants	Chaque AO finance son propre exploitant (la Région Alsace finance la SNCF; les cantons suisses financent la CFF (cf. case sur le financement)). La SNCF loue le sillon côté suisse sur le tronçon qu'elle utilise entre la frontière (5 km) et la gare de Bâle CFF, elle loue également des locaux à la gare de Bâle CFF et des infrastructures douanières. Elle paie également pour le matériel prêté par les Suisses et circulant côté français.
	Alimentation électrique	<u>Côté français</u> : 25kV <u>Côté suisse</u> : 15kV
		<u>Côté français</u> : Rames TER 200 en terminus Bâle CFF. Les voyageurs en correspondance pour Frick ou Laufenburg doivent traverser la douane pour se rendre aux quais CFF.
	Véhicules spécifiques ou déjà utilisés d'un côté ou de l'autre	<u>Côté suisse</u> : Rames Colibri RE 562. Ces rames automotrices CFF sont interopérables. Elles ont été transformées pour la circulation en France (compatibles au 25kV côté français et au 15kV côté suisse). Convention de Bâle: le matériel roulant utilisé doit répondre aux exigences des autorités de tutelle. Ainsi, les rames Flirt qui circulent côté suisses n'ont pas eu encore
		l'autorisation de circuler côté français (à vérifier). Rames TER 200 : achat entièrement financé par la Région Alsace
Matériel	Qui a financé son achat ?	Rames Colibri RE 562 : achat financé par les CFF qui facturent leur prestation aux AO
iviateriei	Lieu du dépôt	Rames TER 200 : à Strasbourg et à Mulhouse Rames Colibri RE 562 : à Bâle CFF
	Gestion du matériel et l'entretien	Rames TER 200 : le matériel est géré par la SNCF à Strasbourg. Les rames suisses à Bâle
	Propriétaire des rails, gares transfert de la gestion des rails à l'exploitant ?	 Propriété des gares: France : RFF/SNCF Suisse: CFF Immobilier. La partie des quais réservés aux trains SNCF en gare de Bâle CFF est louée par la SNCF aux CFF. Le hall correspondant, séparé du reste de la gare de Bâle par des bureaux de douanes, est également appelé "gare de Bâle SNCF".
		Propriété des rails: - France: RFF - Suisse : CFF Infrastructure

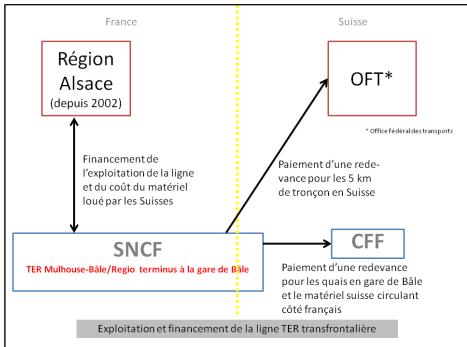


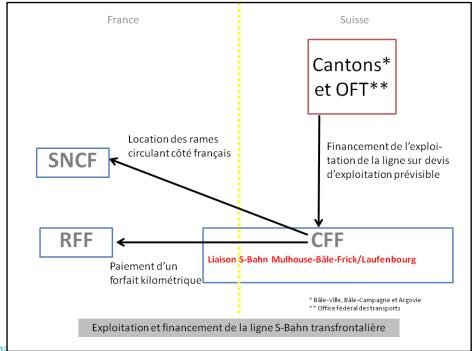
		 Frais d'exploitation des rails: La SNCF paie une redevance à l'Office fédéral des transports pour l'utilisation des voies ferrées côté suisse (sur les 5 km entre la frontière et la gare de Bâle). Les CFF paient un forfait kilométrique lorsque les motrices suisses passent sur le réseau ferré français.
Point de blocages particuliers; évolution des projets	Points de blocage	 La mise en place du cadencement pour les TER alsaciens en correspondance avec les S-Bahn bâlois se heurte aux horaires des TGV au départ ou à destination de Paris. Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, fortement soutenu par la Confédération suisse et par la CCI Sud Alsace Mulhouse, est un projet très onéreux (160 millions d'€). Des études sont en cours afin de limiter son coût et d'envisager sa réalisation.
	Evolution des projets	néant
Contacts	M. Forthoffer, SNCF Alsace	Tél: 03 88 75 38 50













Thèmes	Sous-thèmes	TER Besançon-Morteau-La Chaux-de-Fonds
Description	Caractéristiques générales de la ligne	6 A/R par jour. La SNCF exploite seule cette ligne de Morteau à la Chaux de Fond, y compris sur la partie suisse. 250/300 abonnés/jour
		<u>Côté français</u> : Région Franche-Comté (financement principal)
	Autorités compétentes de part et d'autre de la frontière	<u>Côté suisse</u> : Canton de Neuchâtel et Office Fédéral des Transports (cofinancement à parité via une contribution aux CFF qui la reversent à la SNCF)
Autorités organisatrices	Date	La ligne a été inaugurée le 14 août 1884. Elle est appelée la ligne des Horlogers en raison des nombreuses fabriques horlogères situées principalement à Morteau et au Locle. La ligne est longue de 90 km entre Besançon et La Chaux de Fonds dont 12 km en Suisse.
	Convention ou signature d'une charte d'objectif concernant l'organisation des transports	Pas de convention signée entre AO mais une entre exploitants (SNCF-CFF) : convention de communauté signée en 1965 qui couvraient l'infrastructure et l'exploitation puis 2006 avec effet rétroactif au 1/1/2004 qui concerne seulement l'infrastructure.
Concertation, choix du mode d'exploitation de la ligne, marché et autorisation	Procédure de concertation préalable pour la construction de l'infrastructure	Sans objet



		NA:
	Cadre légal et mise en concurrence	 Mise en concurrence: <l>Côté français,</l> la SNCF détient le monopole sur les marchés de transports publics de voyageurs. A partir de 2010, l'ouverture de la concurrence autorisera les entreprises concurrentes de la SNCF à circuler sur les rails français à condition que les trajets soient internationaux Côté suisse, le marché des transports publics de voyageurs n'est pas encore ouvert à la concurrence. Accès au réseau garanti. CFF bénéficiaires d'une concession de trafic (de 10 à 25 ans) et d'infrastructure (40 ans). Convention de prestation annuelle. Tous les marchés sont attribués aux CFF ou à d'autres compagnies suisses (plus petits réseaux). Une transposition progressive de cette ouverture à la concurrence dans la loi fédérale verra sans doute le jour mais prendra plus de temps. Les entreprises suisses de transports ferroviaires sont d'ailleurs soumises à des règles strictes et spécifiques (interdiction de faire des bénéfices). Vu la situation particulière de la France, les CFF ne souhaitent pas se positionner d'emblée sur ce type de ligne car n'ont pas envie d'essuyer les plâtres avec la SNCF. Par exemple, on peut imaginer que Veolia ne pourrait accéder au marché suisse seulement si elle est enregistrée en tant que compagnie ferroviaire et probablement si elle s'associe à une compagnie suisse. La législation financière
		suisse (pas de bénéfices et obligation des comptes par ligne) peut dissuader l'exploitant privé classique
	Autorisations	Autorités techniques délivrantes : EPSF, OFT Autorités administratives délivrantes: Conseil Régional France Comté dans le cadre de la convention d'exploitation avec la SNCF Office Fédéral des Transports, Canton Neuchâtel
Montage juridique de l'exploitation – convention	Signature d'une convention entre les autorités organisatrices ou entre AO et exploitants ou entre exploitants pour définir les modalités d'exploitation et de financement de la ligne	Convention SNCF-CFF Convention qui n'implique pas la région Franche-Comté.



	Financement de l'investissement Cofinancements	Financements régionaux: - Côté français : Région Franche-Comté - Côté suisse : Canton de Neuchâtel Financements fédéral: OFT
	Répartition du financement de l'exploitation entre autorités organisatrices	L'AO française finance l'exploitation sur France (convention globale Région –SNCF) et l'AO suisse (OFT + Canton) apporte une contribution financière aux CFF qui en reversent une part à la SNCF, seule exploitant de la ligne.
Financement : accords de financement pour l'exploitation de la ligne	Financement par les autorités organisatrices : détail de la répartition	Déficit d'exploitation : France : dans le cadre de la convention globale entre la région Franche Comté et la SNCF, il est financé. Côté suisse : Le canton de Neuchâtel et l'Office Fédéral des Transports paient à parité une prestation commerciale aux CFF pour cette ligne. Les CFF sous-traitent la prestation à la SNCF. La convention qui lie la SNCF et CFF implique le reversement sur facture à la SNCF par les CFF d'une compensation financière correspondant à la prestation de traction, l'utilisation du matériel roulant, le paiement du personnel de conduite et le personnel accompagnant ainsi que le coût en énergie. Les CFF sont payés sur devis d'exploitation prévisible à parité par le canton de Neuchâtel et l'Office Fédéral des Transports. (environ 400 000 CHF pour cette ligne). Le déficit planifié est couvert. Si un déficit inopiné survient en fin d'année, il n'est pas comblé par les AO. Les CFF sont tenus d'équilibrer leur budget depuis 1996. (sans faire de bénéfices non plus) Matériel: La Région Franche-Comté finance le matériel Personnel: Côté français et côté suisse: personnel de la SNCF
	Accord tarifaire	Pas d'intégration pour une tarification globale transfrontalière. Juxtaposition de deux tarifications : la tarification transfrontalière via l'abonnement (Intervalle et Intervalle plus), seulement pour les résidants côté français - travailleurs frontaliers et la tarification suisse correspondant à une communauté tarifaire neuchâteloise (Onde verte). Onde verte implique plusieurs entreprises de transports routiers et ferroviaires du canton. Volonté de développer une communauté tarifaire transfrontalière Onde Verte vers Morteau et Pontarlier.

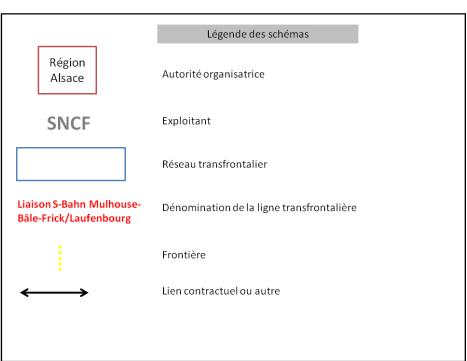


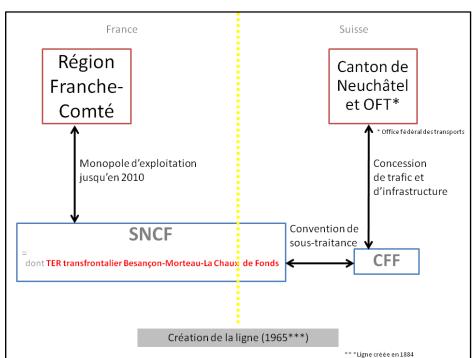
Exploitation	Un seul exploitant pour toute la ligne	Chaque AO finance son propre exploitant (la Région Franche-Comté finance la SNCF; le canton de Neuchâtel finance la CFF).
	Alimentation électrique	La ligne est électrifiée côté suisse (à vérifier).
	Véhicules spécifiques ou déjà utilisés d'un côté ou de l'autre	Rames automotrices thermiques X 73500. Constructeur : Alstom DDF pour la SNCF Les rames X 73500 qui circulant en Suisse sont équipées du système de sécurité ferroviaire suisse Signum.
	Qui a financé son achat ?	Les rames ont été financées par la Région Franche-Comté. Acquisition de 20 matériels X73500 : 29,4 M€ Adaptation des matériels X73500 effectuant des liaisons transfrontalières avec la Suisse : 1,75 M€
	Lieu du dépôt	Gare de Besançon-Viotte
Matériel Propriétaire des rails, §	Propriétaire des rails, gares transfert de la gestion des rails à l'exploitant ?	Propriété des gares: - France : RFF/SNCF. O Programme de modernisation des gares : financement Région (50%); SNCF (25%); Etat (25%); RFF; Communes - Suisse: CFF Immobilier Propriété des rails: - France: RFF - Suisse : CFF Infrastructure Frais d'exploitation des rails: - La SNCF ne paie pas une redevance à CFF. (contrairement à Bâle)
Point de blocages particuliers; évolution des projets	Points de blocage	La convention de 1965 liant les deux exploitants n'a été renouvelée que dans son volet infrastructure et non pas exploitation. Donc un certain flou juridique et une volonté du CR Franche Comté et de la SNCF de renégocier l'ensemble. La région Franche Comté voudrait une relation plus directe entre elle et les CFF. Pas de principe de sous-traitance mutuelle sur cette ligne. Difficulté pour les CFF d'avoir accès au réseau français. Pas de problème de cadencement comme sur le Mulhouse-Bâle car le TGV Rhin Rhône pas encore en service. Par contre quasi-saturation de la ligne côté suisse car voie unique et 6 trains par heure

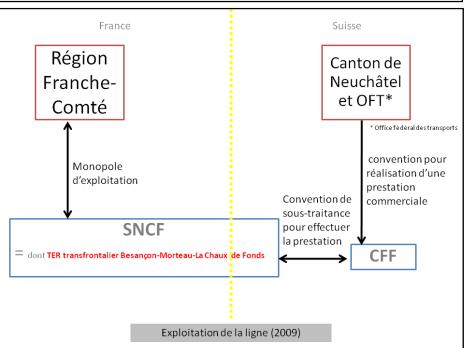


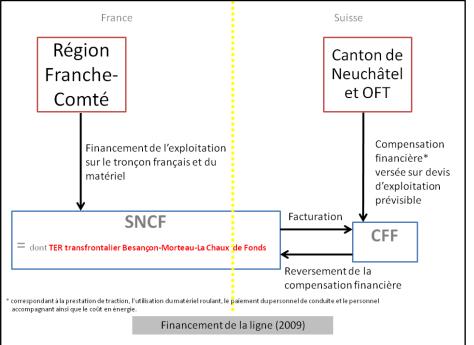
		entre le Locle et la Chaux de Fonds.
	Evolution des projets	Modernisation et électrification de la ligne Morteau-Le Locle. Projet mise en service d'une ligne Pontarlier Neuchâtel en 2010 avec 4 A/R, rendue en partie possible par le désengagement du Lyria sur la ligne Paris Berne à partir de décembre 2009. Projet Delle-Boncourt en 2013 avec connexion au TGV à Belfort.
	M. Pierre Oleyer, CR Franche Comté	03.81.61.61.16
Contacts	M. Stéphane Relier, SNCF Franche Comté	03.81.63.43.51
	M. Frédéric Boisset, CFF	+41 512 24 24 04
	M. Michel Ferruzzi, Canton de Neuchâtel	+41 032 889 47 08











Thèmes	Sous-thèmes	Tram-train Saarbahn Sarrebruck-Sarreguemines
Description	Caractéristiques générales de la ligne	Tram-train: 33 A/R Fréquentation quotidienne moyenne: 750 voyageurs par jour dans les deux sens pour le tram-train La ligne dessert l'agglomération de Sarrebruck et parcourt dont 1,5 km en France jusqu'à la gare SNCF de Sarreguemines en empruntant les voies RFF. Autre liaison: TER Ligne Strasbourg – Sarrebruck: 1 A/R
Autorités organisatrices	Autorités compétentes de part et d'autre de la frontière	Côté français: Etat (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes). Cette responsabilité est reconnue par l'Etat dans un courrier du préfet de région en 2008. Cette liaison ne relève pas de la compétence du Conseil Régional de Lorraine en matière de TER, telle qu'elle a été définie lors de la régionalisation du transport ferroviaire en 2002 (car cette régionalisation est ultérieure à la création de la ligne (!)). Côté allemand: L'autorité organisatrice des transports est la Verkehrsmanagementgesellschaft Saar (VGS) GmbH, SARL des transports en commun de Sarre créée par le Land de Sarre et le Syndicat des transports de voyageurs de Sarre (ZPS). Le conseil d'administration de la VGS GmbH est constitué de représentants du ministère de l'économie et de la science, du ministère des finances, des « députés » de chaque Kreis du Land, ainsi que du président du syndicat ZPS pour la partie représentant l'agglomération de Sarrebruck.
	Date	En 1997, le tramway de Sarrebruck en Allemagne, exploité par la société Saarbahn, a été prolongé sous forme de tram-train vers Sarreguemines en France. Ce mode de transport permet une prolongation de la desserte, en tram, du centre ville de Sarrebruck vers Sarreguemines en utilisant le réseau ferré existant entre la Sarre et la Lorraine. Les véhicules de la Saarbahn circulent en mode tramway sur le réseau urbain à Sarrebruck et en mode ferroviaire entre Sarrebruck et Sarreguemines. Le reste du réseau aurait été mis en service en 1996.
	Convention ou signature d'une charte d'objectif concernant l'organisation des transports	Une convention a été signée en 1997 entre la SNCF et la Saarbahn (à l'époque ni le Land ni la région ne pouvaient être signataires).



		Il s'agit du prolongement d'un service allemand sur une infrastructure déjà existante côté
	Procédure de concertation préalable pour la	français (voie ferrée RFF). Par conséquent, il n'y a pas d'enquête publique ni du côté
Concertation,	construction de l'infrastructure	allemand ni du côté français. La Saarbahn a uniquement procédé à une communication
choix du mode		commerciale.
d'exploitation de	Cadre légal et mise en concurrence	La Saarbahn détient le monopole pour l'exploitation de la ligne. Elle a été sélectionnée
la ligne, marché		lors d'une mise en concurrence uniquement du côté allemand. Il n'y a pas eu de mise en
et autorisation		concurrence lors du prolongement de la prestation de la Saarbahn du côté français.
et autorisation		<u>Autorités techniques délivrantes :</u> EPSF (matériel) France
	Autorisations	
		Autorités administratives délivrantes: Etat français; Allemagne: ??
		Accord commercial entre la Saarbahn et la SNCF en 1997. A cette époque, la loi
Montage		décentralisation TER n'existant pas, ni le Land de Sarre ni la Région Lorraine ne pouvaient
juridique de	Signature d'une convention entre les	être autorités organisatrices. Depuis, l'accord n'a pas été revu malgré l'entrée en vigueur
l'exploitation –	autorités organisatrices ou entre	de la loi.
convention entre	exploitants pour définir les modalités	Fonctionnement prévu par le contrat initial: la Saarbahn demande à la SNCF de
	d'exploitation et de financement de la ligne	commander des sillons auprès de RFF. La Saarbahn est censée payer ces coûts de sillons à
exploitants		RFF.
		Coût de construction de la ligne: 213,8 millions d'euros
		Les coûts supplémentaires correspondants ont été pris en charge par la République
	Financement de l'investissement	fédérale Allemande et le Land de Sarre.
	Cofinancements éventuels	
		Le Conseil Régional de Lorraine n'a pas cofinancé la construction: l'Etat français refuse
		toujours que le CR rémunère la Saarbahn ou la SNCF car l'accord sur le tram-train est
Financement :		intervenu avant la loi sur la décentralisation TER.
accords de		La Saarbahn finance le service à 100 %.
financement pour	Répartition du financement entre autorités organisatrices	Elle paye des droits d'arrêts de sillon et des droits d'arrêts en gare à la SNCF (qui les
l'exploitation de		reversent à RFF).
la ligne		Déficit d'exploitation :
		- France et Allemagne : Saarbahn
	Financement par les	
	autorités organisatrices :	Matériel : L'achat du matériel roulant est subventionné à hauteur de 75% par la
	détail de la répartition	République Fédérale d'Allemagne et à 25 % par la société Stadtbahn Saar GmbH.
	actan ac la repartition	nepublique i ederale a Allemagne et à 25 % par la societe stautbann saar dillibri.
		Personnel:
		- Côté français et côté allemand : personnel de la Saarbahn payé par la Saarbahn

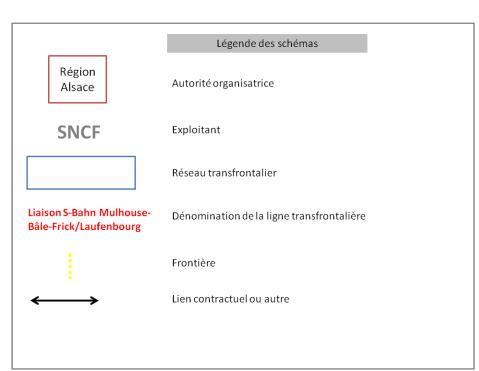


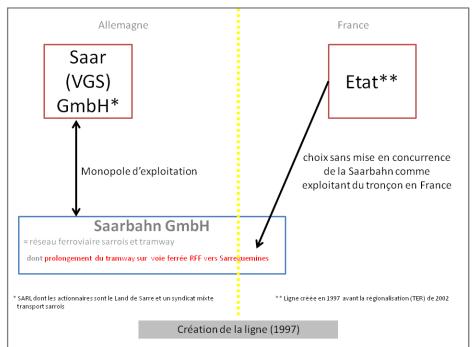
	Portée de l'accord	Tarification Saarbahn: C'est une tarification zonale –sans surcoût transfrontalier) qui propose une gamme étendue de titres: du ticket à l'unité jusqu'à l'abonnement hebdomadaire et mensuel (pour scolaires ou adultes) en passant par des cartes à la journée ou pour trois jours. Les titres de la Saarbahn peuvent inclure l'utilisation du réseau urbain de Sarreguemines La SNCF ne propose pas d'abonnement entre Sarreguemines et Sarrebruck.
Exploitation	Un seul exploitant pour toute la ligne	L'exploitant est la Saarbahn GmbH. Il s'agit d'une SARL qui s'occupe du transport de proximité (bus et tram) dans la ville de Sarrebruck et son agglomération proche. Elle fait partie de la société Stadtbahn Saar GmbH qui elle s'occupe en plus du matériel roulant, de l'atelier et des réseaux d'énergie de traction (caténaires). Ces deux sociétés ont récemment été intégrées en une seule appelée SaarBahn&Bus. La Saarbahn est redevable à RFF des droits d'utilisation des infrastructures côté français et doit s'acquitter depuis 2003/2004 de droits de réservation des arrêts en gare (DRAG).
	Alimentation électrique	Bicourant : 750 Vcc sur les sections « tram » 15 kV - 16,7 Hz sur les sections « train »
	Véhicules spécifiques ou déjà utilisés d'un côté ou de l'autre	Rames Bombardier Flexity Link
	Qui a financé son achat ?	Les rames ont été financées par le Land de Sarre
	Lieu du dépôt	Gare de Sarrebruck
	Gestion du matériel et l'entretien	Saarbahn GmbH
Matériel	Propriétaire des rails, gares transfert de la gestion des rails à l'exploitant ?	Propriété des gares: - France : RFF/SNCF Allemagne: Stadtbahn Saar GmbH Propriété des rails: - France: RFF - Allemagne: Stadtbahn Saar GmbH Frais d'exploitation des rails: - La Saarbahn paie une redevance à RFF pour l'exploitation du réseau ferré côté français.

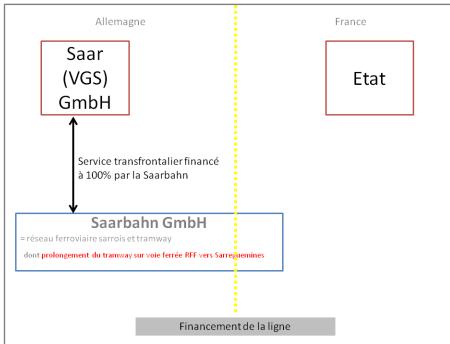


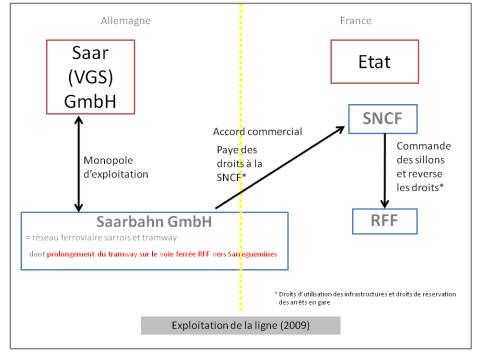
Contacts	M. Lamotte, CR Lorraine	03 87 33 62 99
	Evolution des projets	Projet de prolongement du tramway de Sarrebruck à Forbach: le tramway pourrait emprunter le tronçon ferroviaire international Sarrebruck-Forbach (uniquement pour des rames respectant les normes de sécurité ferroviaire), puis poursuivre sur l'ancienne Ligne des Houillères entre Forbach et Bening. Des études sont en cours. Difficultés liées à l'encombrement de cette ligne (de Forbach à Sarrebruck) avec 90 trains de fret /j plus tous les TGV Est sans oublier les TER. Quelle valeur ajoutée d'un tram-train à la place d'un bus? Quelle utilité au regard de l'énorme coût engendré et de l'utilisation d'une telle ligne (flux très diffus dans ce secteur contrairement au sillon mosellan)?
Point de blocages particuliers; évolution des projets	Points de blocage	Le tram est un prolongement du réseau Saarbahn (matériel, tarification, exploitant) en France avec l'Etat comme autorité organisatrice côté français (le Conseil régional a refusé l'intégration de cette ligne à son réseau TER), la viabilité de la ligne étant compromise par l'augmentation des droits de réservation des arrêts en gare ou DRAG côté français, redevance payée par RFF qui renchérit le coût du transport jusqu'à Sarreguemines. C'est désormais la SNCF avance l'argent et qui rembourse à RFF les sommes réclamées à la Saarbahn (430 000 euros pour 2005-2007). La SNCF a mis en demeure la Saarbahn qui refuse toujours de payer, en estimant que le doublement des DRAG n'était pas justifié car ne reposait sur aucune amélioration de l'offre de RFF. Cette situation pourrait évoluer sur le terrain du contentieux. L'Etat français est responsable de cette situation dans la mesure où il ne participe pas au paiement de ces DRAG alors qu'il est AO et qu'il ne verse rien à la Saarbahn. Actuellement, RFF réfléchit à une suppression de ces DRAG, ce qui aurait le mérite de résoudre une partie du problème













Thèmes	Sous-thèmes	Tramway Strasbourg-Kehl (projet d'extension)
Description	Caractéristiques générales de la ligne	Projet d'extension de la ligne D du tramway strasbourgeois jusqu'à la Gare de Kehl (Allemagne) La ligne D comporte aujourd'hui 11 stations (de la Rotonde à Aristide Briand) elle en comportera 16 après les travaux d'extension. Longueur du prolongement : 2,6 km (dont 0,6 km français et 600 m côté allemand)
Autorités organisatrices	Autorités compétentes de part et d'autre de la frontière	<u>Côté français</u> : Communauté Urbaine de Strasbourg <u>Côté allemand:</u> Ville de Kehl
	Date	Calendrier: Octobre 2009: Approbation du bilan et décision ou pas de passer à la phase suivante 1er semestre 2011: Enquête publique Fin 2011: Lancement des travaux préparatoires (date conditionnée par le MEEDDM pour avoir les crédits dans le cadre de l'appel à projet TCSP, qui semble toutefois peu réaliste aux partenaires allemands 2012-2013: Travaux menés en deux étapes: d'abord côté français jusqu'au Rhin, puis construction d'une passerelle transfrontalière et prolongation côté allemand. 1er semestre 2014: Mise en service
	Convention ou signature d'une charte d'objectif concernant l'organisation des transports	Le projet est soutenu des deux côtés Décision de principe des deux conseils municipaux du 3 mai 2009. Une convention devrait être signée d'ici à fin 2009.
Concertation, choix du mode d'exploitation de la ligne, marché et autorisation	Procédure de concertation préalable pour la construction de l'infrastructure	Procédure ESPOO non utilisée. Concertation préalable à Strasbourg dans le cadre de l'article L 300.2 du code de l'urbanisme: juin 2009 Réunion d'information publique à Kehl. Construction d'un pont sur le Rhin : ouvrage international; contraintes de navigation fluviale



	Cadre légal et mise en concurrence	Mise en concurrence: Pour la maîtrise d'œuvre de réalisation de l'infrastructure : marché global comprenant Pont, aménagements urbains et infrastructures. Tranches conditionnelles envisagées. Pour l'exploitation du prolongement, la question d'une mise en concurrence préalable est en cours d'examen par les autorités organisatrices. La CTS détient le monopole pour l'exploitation du réseau de tramway actuel.
		Côté allemand, lors du prolongement de la ligne D côté allemand, la ville de Kehl s'engagerait à ne pas attribuer ce service public à un autre organisme que la CTS. (vérification en cours par la CUS et la ville de Kehl). Ainsi, la CTS étendra son exploitation sur le côté allemand sans mise en concurrence.
	Autorisations	Autorités techniques délivrantes : France: CUS Allemagne: Ville de Kehl Autorités administratives délivrantes: France: CUS Allemagne: Ville de Kehl Pour le Pont, au regard de la construction du Pont Pfimlin, autorisation suffisante des collectivités et de l'Etat. Plus besoin de traité international pour la construction d'un pont.
Montage juridique de l'exploitation – convention entre AO	Signature d'une convention entre les autorités organisatrices et exploitants pour définir les modalités d'exploitation et de financement de la ligne	La CUS a confié la réalisation du tramway à la CTS dans le cadre de la concession de 30 ans qui consiste en la construction du réseau, son entretien et son exploitation (qui court jusqu'en 2020). Les différentes extensions de tramway côté français se sont faites par avenant à la concession existante. Les CTS sont une SEM ou la CUS et la Ville des Strasbourg sont majoritaires, également Transe, la CCI et la CDC. La CUS verse à la CTS une contribution d'exploitation sur un forfait (devis planifié) et un intéressement en fonction des recettes.



Coût de construction de la ligne (pont inclus): 70 M€ (n'incluant pas l'étude préalable à la construction du pont financée par Kehl). Le pont est facturé pour moitié par la partie allemand l'autre par la partie française. Côté français : 53 M€ Côté allemand : 17 M€ Cofinancement national Côté français : 10 M€ (appel à projet MEEDDM TCSP) Financement: accords de Cofinancement régional Financement de l'investissement financement pour Côté allemand : 60 à 70% par le Land de Bade Wurtemberg; rien de la région (construction) l'exploitation de Alsace Cofinancements éventuels la ligne Cofinancement du département : Côté français : département du Bas-Rhin Cofinancement local Côté français : CUS Côté allemand : Ville de Kehl Question : la ville de Kehl préfère-t-elle rembourser tout de suite sa part de l'infrastructure (grâce notamment au cofinancement du Land) ou bien plus progressivement dans le cadre du remboursement de l'amortissement des frais d'emprunt? La question est en discussion.

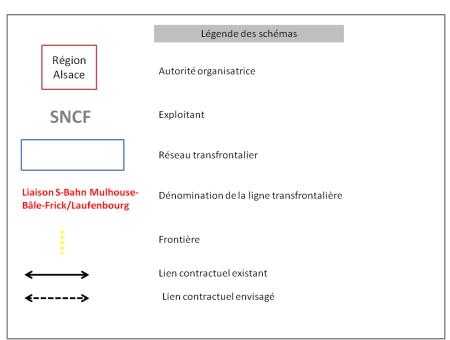


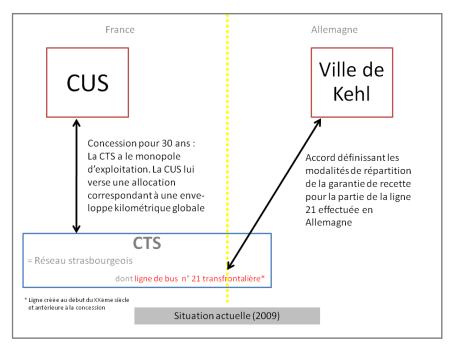
	Financement de l'exploitation par les autorités organisatrices et l'exploitant	Déficit d'exploitation: Calcul d'une contribution d'exploitation de la part de l'AO: sur devis (déficit planifié) Il sera assuré par la CUS pour la partie française du tronçon. Les CTS qui reçoivent une allocation annuelle ont pour mission de financer l'exploitation, l'infrastructure et son entretien et le matériel. Pour la partie allemande, le déficit sera pris en charge par la Ville de Kehl, à l'instar de la ligne de bus actuel (ligne 21) que le tramway va remplacer. Le montant fera l'objet d'une négociation politique. Concernant le versement de la somme due par la Ville de Kehl: 1/Soit la CUS participe à l'exploitation pour les CTS pour tout le réseau (dont toute la ligne transfrontalière) et la ville de Kehl rembourse à la CUS sur la base de l'exploitation kilométrique de la partie allemande. 2/Soit la concession des CTS va jusqu'à la dernière station française et la ville de Kehl contracte séparément à la CTS. La Ville de Kehl choisira l'une des deux solutions en fonction des conséquences financières de chacune. Matériel: L'achat du matériel roulant sera réalisé par la CTS. L'AO contribue pour une part aux investissements en matériel, l'autre part incombe à la CTS. Un "% est refacturé à la ville de Kehl. Personnel: Personnel de la CTS
	Accord tarifaire	La ligne de tram sera intégrée dans la tarification urbaine existante dans l'agglomération strasbourgeoise. Pour l'instant, aucune intégration tarifaire du réseau local de bus kehlois n'est prévue au système strasbourgeois (les bus passant à Kehl, à l'exception de la ligne 21 de la CTS, sont des lignes interurbaines de l'Ortenau Kreis). Par ailleurs, il existe un 1 titre de transport transfrontalier "EUROPASS": CTS, SNCF, DB, SWEG
Exploitation	Un seul exploitant pour tout la ligne	L'exploitation devrait assurée par la CTS à qui la Ville de Kehl versera une somme correspondante à sa part d'infrastructure et de km (cette part reste à déterminer). La ligne de tram remplacera la ligne de bus 21. Kehl devra adapter sa desserte car le bus supprimé desservait le centre, ce que ne fera pas le tram D.

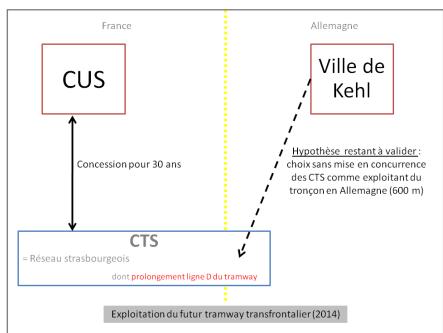


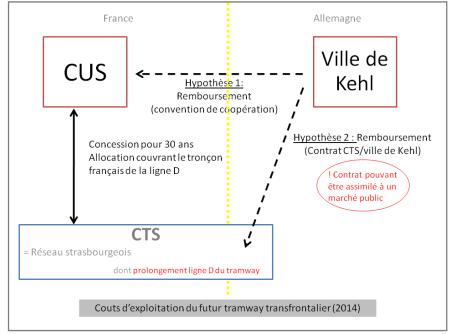
	Alimentation électrique et écartement des rails	Alimentation électrique : 750 Volt - pantographe Ecartement des rails: 1 435 mm
	Véhicules spécifiques ou déjà utilisés d'un côté ou de l'autre	Rames (déjà en circulation côté strasbourgeois) Citadis 403 –Eurotram
	Qui a financé son achat ?	CTS
	Lieu du dépôt	Strasbourg
Matériel	Gestion du matériel et l'entretien	стѕ
	Propriétaire des rails, gares transfert de la gestion des rails à l'exploitant ?	Propriété des stations: - France : CTS - Allemagne: question toujours en discussion Propriété des rails: - France: ils appartiennent à la CUS mais la CTS exerce un droit de propriété dans le cadre de la convention - Allemagne: question toujours en discussion Frais d'exploitation des rails: - Les frais d'exploitation des rails seront couverts par la CTS à qui la Ville de Kehl versera une somme correspondante à leur part d'infrastructure (cette part reste à déterminer)
Point de blocages particuliers; évolution des projets	Points de blocage	Pas pour l'instant. Eventuelle longueur de la procédure concernant notamment la construction du pont.
	Evolution des projets	Ce tram offrira une alternative «transport collectif en site propre» dans l'Eurodistrict et constituera une véritable «épine dorsale» sur ce territoire. En effet, ce prolongement constituera le maillon d'une future desserte tram-train à l'échelle de l'Eurodistrict.
Contacts	M.Meneteau, CUS Mme Goujon,CTS M.Rauch, Ville de Kehl	03.88.43.66.82 03.88.77.70.11 +49 (0)7851/88-300













Thèmes	Sous-thèmes	Prolongement du tramway 8 de Kleinhüningen (Canton de Bâle) à Weil-am-Rhein
Description	Caractéristiques générales de la ligne	Projet d'extension de la ligne 8 du tramway bâlois jusqu'à la gare de Weil-am-Rhein (Allemagne) La ligne 8 comporte aujourd'hui 25 stations. L'extension concerne 5 nouvelles stations. Longueur du prolongement : 2,8 km dont 1km en Suisse et 1,8 km en Allemagne
	Autorités compétentes de part et d'autre de la frontière	<u>Côté Suisse</u> : Canton de Bâle <u>Côté Allemand</u> : Ville de Weil-am-Rhein
Autorités organisatrices	Date	Dès 1992 le plan de transport de la Ville de Weil-am-Rhein (Gesamtverkehrsplan) prévoyait cette extension. Ultérieurement, une analyse coût-bénéfice menée dans le cadre de l'Agglomération trinationale de Bâle et cofinancée par Interreg a conduit les autorités fédérales suisses à inscrire ce prolongement dans les financements prioritaires inscrits au programme d'agglomération fédéral. L'utilité du projet ayant pu être démontré par cette étude, le prolongement a pu bénéficier d'un cofinancement fédéral suisse à hauteur de 50 % sur le territoire allemand. Les travaux ont été lancés avant le 31 décembre 2008 afin de conserver le bénéfice de ce cofinancement Le tramway devait initialement être mis en service en décembre 2012. Cette échéance ne sera vraisemblablement pas respectée compte tenu des difficultés de concordance de planification des travaux avec la Deutsche Bahn (terminus du tramway à la gare de Weil-am-Rhein). Côté allemand, le début des travaux est prévu en 2010. Côté suisse, les travaux devront être terminés d'ici 2012.



	Convention ou signature d'une charte d'objectif concernant <u>l'organisation des transports</u>	Les autorités organisatrices ont signé un contrat cadre entre le Canton de Bâle Ville, la Ville de Weil-am-Rhein et les services de transports urbains bâlois (Basler Verkehrsbetriebe ou BVB) en tant qu'exploitant futur du prolongement du tramway.
Concertation, choix du mode d'exploitation de la ligne, marché et autorisation	Procédure de concertation préalable pour la construction de l'infrastructure	Les autorités organisatrices ont mis en place une concertation transfrontalière conformément aux dispositions de l'accord-cadre précité. Des instances communes de coordination du projet ont été désignées et un organe de pilotage transfrontalier du projet a été instauré. Un accord cadre (Rahmenvertrag) a été conclu entre le canton de Bâle ville et la ville de Ville de Weil am Rhein en juin 2008.
	Cadre légal et mise en concurrence	L'ampleur du projet côté allemand nécessite un appel d'offre à l'échelle communautaire pour la réalisation de l'infrastructure. Une fois l'infrastructure réalisée, formellement, l'exploitation du tramway relèvera des services et de la régie des transports de la Ville de Weil-am-Rhein. Cette dernière n'ayant pas la capacité de réaliser cette exploitation, elle sera confiée aux services de transports urbains bâlois (Basler Verkehrsbetriebe ou BVB). Le BVB a créé une filiale en Allemagne pour permettre ce montage. Il est prévu que les services et la régie des transports de la Ville de Weil-am-Rhein et le BVB se concertent en amont sur leur rôle respectif dans l'organisation de l'exploitation de la ligne. Le côté suisse n'a pas procédé à un appel d'offre concernant l'exploitation de la ligne. Actuellement il n'est pas envisagé de procéder à un appel d'offre concernant l'exploitation du seul tronçon allemand n'aurait aucune rentabilité économique au regard des contraintes techniques. Dans le cadre de la concertation permanente sur le projet transfrontalier organisée avec le Land de Bade-Wurtemberg, autorité de tutelle de la Ville de Weil-am-Rhein, le Land a approuvé cette position.
	Autorisations	Autorités techniques délivrantes : Côté allemand : Regierungspräsidium Stuttgart Côté suisse : Bundesamt für Verkehr pour le programme de l'agglomération Autorités administratives délivrantes: Côté allemand : Ville de Weil-am-Rhein



		Côté suisse : Canton Bâle-Ville
		Il existe actuellement une convention-cadre entre les autorités organisatrices et le BVB
Montage juridique de l'exploitation – convention entre AO ou entre exploitants	Signature d'une convention entre les autorités organisatrices ou entre exploitants pour définir les modalités d'exploitation et de financement de la ligne	La question de la signature d'une convention formalisant les conditions d'exploitation de la ligne n'a priori pas encore été abordée.
		Coût de construction de la ligne: En avril 2007, le coût retenu par les autorités fédérales suisses était de 104 millions de francs suisses (soit 64 millions d'euros au cours d'avril 2007)
		Qui finance ?
Financement: accords de financement pour l'exploitation de la ligne	Financement de l'investissement Cofinancements éventuels	Pour le programme d'agglomération, côté suisse, les crédits sont débloqués par l'Office fédéral des transports (Berne). Sur la base de l'estimation d'avril 2007, la répartition des financements étaient la suivante Confédération helvétique : 42 %pour l'ensemble du prolongement de la ligne 8. Côté suisse, 36% pour le Canton de Bâle-ville et 1,5% pour le BVB Côté allemand, 20,5% pour la Ville de Weil-am-Rhein, Le Landkreis de Lörrach et le Land du Baden-Württemberg. Un projet Interreg IVA « Prolongement de la ligne de tram 8 de Kleinhüningen (Bâle-Ville, CH) vers Weil am Rhein (D) » a été accepté.



	Répartition du financement entre autorités organisatrices	A priori le service est pris en charge totalement par le BVB en contrepartie de la prise en charge par la Ville de Weil-am-Rhein d'une ligne de bus transfrontalière.
	Financement par les autorités organisatrices : détail de la répartition	Déficit d'exploitation : Le déficit d'exploitation de la ligne de tramway n°8 sera intégralement pris en charge par le BVB. En contrepartie, la Ville de Weil-am-Rhein prend en charge le déficit d'exploitation d'une ligne de bus transfrontalière (55) entre Weil-am-Rhein et le Canton de Bâle. Cette solution pragmatique permet d'éviter de mettre en place un système de comptabilité trop complexe. Matériel : A priori le service est pris en charge totalement par le BVB en contrepartie de
		la prise en charge par la Ville de Weil-am-Rhein d'une ligne de bus transfrontalière. Personnel: A priori le service est pris en charge totalement par le BVB
	Type de tarification	La tarification suisse ne sera pas modifiée, les systèmes d'abonnement seront étendues jusqu'au terminus de la ligne (Gare ferroviaire de Weil-am-Rhein). Les autres aspects de la tarification doivent encore être réglés à l'échelle locale. Des réflexions sont en cours concernant la mise en place d'une tarification commune, qui reste toutefois difficile à finaliser du fait des différences de charges de part et d'autre de la frontière.
Exploitation	Mode d'exploitation	Exploitation unique par les services de transports urbains bâlois (Basler Verkehrsbetriebe ou BVB): le BVB a d'ors et déjà envisagée la création d'une filiale en Allemagne pour permettre ce montage. Par ailleurs, il n'existe aucune structure équivalente côté allemand (issue d'une collectivité ou autre) qui pourrait réaliser une co-exploitation avec la BVB.
Matériel	Alimentation électrique	Côté suisse, la BVB bénéficie d'une alimentation électrique sur du courant continu de 600 volt courant continu. L'alimentation électrique côté allemand n'a pas encore été définie

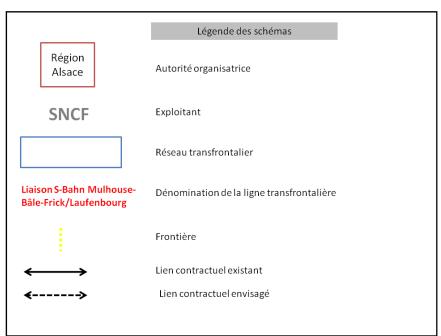


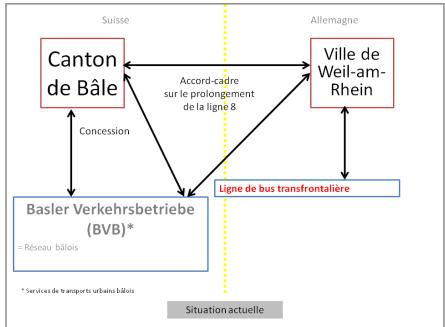
Véhicules spécifiques ou déjà utilisés d'un côté ou de l'autre	Des rames basses seront utilisées sur cette ligne : Combino (Siemens 2001) et Tango (Stadler Rail). Les Tango ne sont pas encore livrées: le prototype étant encore au stade des tests, il sera disponible en 2012. Sur cette ligne, des adaptations mineures seropnt nécessaires (adjonction de lumières de frein).
Qui a financé son achat ?	La BVB a financé l'achat grâce à ses propres moyens et grâce à un emprunt au canton.
Lieu du dépôt	Au dépôt des trams bâlois à Wiesen Platz
Gestion du matériel et l'entretien	BVB
Propriétaire des rails, gares transfert de la gestion des rails à l'exploitant ?	Propriétés des rames :

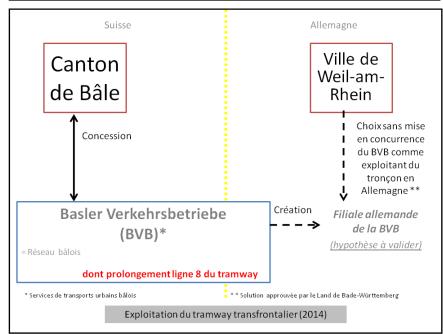


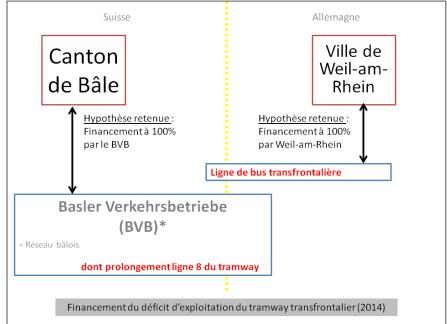
		entre les BVB et la ville de Weil-am-Rhein dans ce domaine.
Point de blocages particuliers; évolution des projets	Points de blocage	Il est important de noter que le projet a le soutien de tous les acteurs suite à un long processus de maturation politique qui confirme l'importance du projet.
	Evolution des projets	néant
Contacts	M.Eberhardt, Bürgermeister Weil am Rhein M.Jurt, Canton de Bâle Ville Martin Häfliger (BVB)	+49 (0)7621/704-102 +41 (0)61 267 92 22 +41 (0)61 685 12 59













Thèmes	Sous-thèmes	Prolongement du tramway 3 de Burgfelden (Canton de Bâle) à Saint-Louis
Description	Caractéristiques générales de la ligne	Projet d'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à Saint-Louis (France) Longueur du prolongement : 3,3 km dont 500 m en Suisse et 2,8 km en France
	Autorités compétentes de part et d'autre de	<u>Côté Suisse</u> : Canton de Bâle
	la frontière	<u>Côté français</u> : Communauté de communes des trois frontières (CC3F)
Autorités organisatrices	Date	Calendrier Deux prolongements de lignes de tramway sont envisagés entre Bâle et sa périphérie française: de la ligne 11 du réseau de tramway bâlois vers le centre de St Louis, (reprenant le tracé historique du tramway transfrontalier) et de la ligne 3 vers un secteur d'urbanisation future entre la gare et l'aéroport.
		Dans le cadre de la politique d'agglomération suisse, les autorités fédérales ont budgété des crédits permettant un cofinancement à hauteur 40 % de ces prolongements de tramway vers la France (lignes 3 et 11). En 2009, la Communautés de communes des trois frontières a arbitré en faveur du prolongement de la ligne 3, qui va longer le centre-ville de Saint-Louis et desservir des quartiers d'urbanisation futur.
		Or cette ligne avait été initialement classée en « priorité C » par les autorités fédérales suisses, ce classement ne donnant droit au déblocage des subventions fédérales qu'après 2018.
		Depuis l'été 2009, les efforts des collectivités membres de l'Agglomération Trinationale de Bâle portent sur des actions de lobbying auprès des autorités fédérales suisses afin de faire passer le projet de prolongement de la ligne 3 en priorité A d'ici à l'automne 2009, date à laquelle le Conseil fédéral doit notamment se prononcer sur cette question. Une requalification en priorité B (financement à partir de 2015) est d'ores et déjà acquise.
		Le principal argument est lié au potentiel de développement des terrains jouxtant le prolongement de la ligne et cela des deux côtés de la frontière.



		Cette question des délais de cofinancement fédéral suisse est au centre des préoccupations des élus français et suisses et conditionne le reste de la démarche : engagement des études, lancement de la concertation, définition des modes de réalisation et d'exploitation du prolongement du tramway. Dans ce contexte, les travaux pourraient être engagés en 2013 au plus tôt. Par contre, la ligne 11 a été reclassée en priorité C au niveau fédéral suisse.
	Convention ou signature d'une charte d'objectif concernant <u>l'organisation des transports</u>	Pas de convention cadre
	Procédure de concertation préalable pour la construction de l'infrastructure	Une concertation sera organisée dès que les cofinancements fédéraux suisses et les délais de déblocage de ces crédits seront assurés.
Concertation, choix du mode d'exploitation de la ligne, marché et autorisation	Cadre légal et mise en concurrence	La ligne sera construite selon les normes bâloises et seul le matériel bâlois pourra y circuler. Les autorités organisatrices envisagent de confier la construction à la BVB qui deviendrait propriétaire des infrastructures. Les autorités organisatrices sont conscientes qu'il faudra étudier la question d'un appel d'offre pour confier la construction de ce prolongement à la BVB. Toutefois, ce point n'est pas encore à l'ordre du jour des discussions entre les autorités organisatrices. Par conséquent, il est envisagé de confier l'exploitation au seul exploitant bâlois, les services de transports urbains bâlois (Basler Verkehrsbetriebe ou BVB), qui exploite déjà les tramways sur le territoire du Canton de Bâle. La question du respect des règles de mises en concurrence pour la réalisation et l'exploitation du tramway n'a pas été encore abordée, elle devrait l'être ultérieurement, une fois les financements pour le projet clairement identifiés.
	Autorisations	Autorités techniques délivrantes : Côté suisse : Bundesamt für Verkehr pour le programme de l'agglomération. La ligne sera construite selon les normes bâloises et seul le matériel bâlois pourra y circuler. La construction nécessitera préalablement une autorisation technique des services nationaux français compétents. Côté français : CC3F



		Autorités administratives délivrantes: Côté suisse : Canton Bâle-Ville Côté français : CC3F
Montage juridique de l'exploitation – convention entre AO ou entre exploitants	Signature d'une convention entre les autorités organisatrices ou entre exploitants pour définir les modalités d'exploitation et de financement de la ligne	La question de la signature d'une convention formalisant les conditions d'exploitation de la ligne n'a à priori pas encore été abordée, elle ne devrait l'être qu'à l'issue des études complémentaires (insertion urbaine, enquête clientèle en vue de repenser la tarification). Le lancement de ces études est lui-même conditionné par la décision qui sera prise par les autorités fédérales suisses à l'automne 2009 concernant le niveau de priorité dans le financement de ce projet (Voir Date)
Financement : accords de financement pour l'exploitation de la ligne	Financement de l'investissement Cofinancements éventuels	Coût de construction de la ligne: Il n'existe pas encore d'évaluation « officielle » du coût de construction, mais une fourchette « large » comprise entre 40 et 60 millions d'euros. Qui finance? Pour le programme d'agglomération, côté suisse, les crédits sont débloqués par l'Office fédéral des transports (Berne) à hauteur de 40% pour l'ensemble du prolongement de la ligne 3. Chaque autorité organisatrice financera le tronçon sur son territoire avec côté français d'éventuels cofinancements du Département du Haut-Rhin, de la Région Alsace, voire de l'Etat.
	Répartition du financement entre autorités organisatrices	Les autorités organisatrices financeront au prorata de la longueur du tronçon de rail sur leurs territoires respectifs. Un cofinancement du Canton de Bâle sur le territoire français n'est envisageable qu'à la marge dans la mesure où il serait, selon la législation bâloise, conditionné par un accord préalable de la population du Canton via un référendum. La CC3F, une fois acquis le passage du projet de prolongement de la ligne 3 du tramway en priorité A pour la Confédération helvétique, devrait pouvoir engager des démarches en vue d'obtenir des cofinancements du Département du Haut-Rhin, de la Région Alsace, voire de l'Etat.

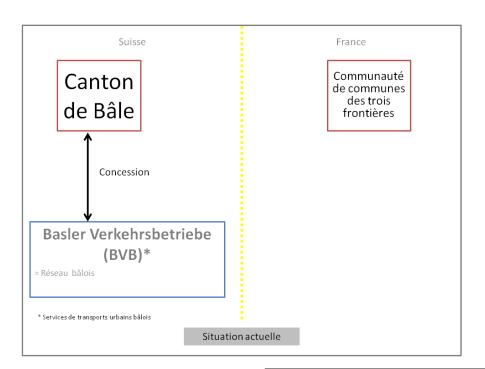


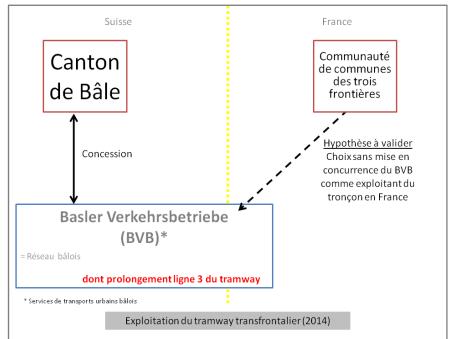
	Financement par les autorités organisatrices : détail de la répartition	Déficit d'exploitation : Dès que les financements et les délais de réalisation du tramway seront assurés, les autorités organisatrices lanceront une phase d'étude visent à compléter les études déjà réalisées par l'Association de l'Eurodistrict trinational de Bâle, concernant notamment une enquête de clientèle afin d'évaluer les coûts d'exploitation.
		<u>Matériel</u> : A priori le service est pris en charge totalement par le BVB Personnel: A priori le service est pris en charge totalement par le BVB
	Type de tarification	La tarification transfrontalière actuellement en vigueur devra être totalement revue. Pour l'instant, il est envisagé de réaliser une enquête de clientèle servant de base pour revoir cette tarification. Elle sera lancée dès que les financements et les délais de réalisation du tramway seront assurés
Exploitation	Mode d'exploitation	Exploitation unique par les services de transports urbains bâlois (Basler Verkehrsbetriebe ou BVB). dans la mesure où le tramway sera prolongé en utilisant les mêmes normes techniques que côté bâlois.
	Alimentation électrique	Fonctionnement aux normes du tramway de Bâle après accord des services techniques français compétents
	Véhicules spécifiques ou déjà utilisés d'un côté ou de l'autre	Fonctionnement aux normes du tramway de Bâle après accord des services techniques français compétents
	Qui a financé son achat ?	La question n'a pas encore été abordée
Matériel	Lieu du dépôt	La question n'a pas encore été abordée
	Gestion du matériel et l'entretien	La question n'a pas encore été abordée, mais à priori le tramway devrait fonctionner aux normes et avec le matériel bâlois, ce qui revient à confier la gestion du matériel et l'entretien à la BVB.
	Propriétaire des rails, gares transfert de la gestion des rails à l'exploitant ?	Propriété des gares/stations : - France : la question n'a pas encore été abordée - Suisse : la question n'a pas encore été abordée -

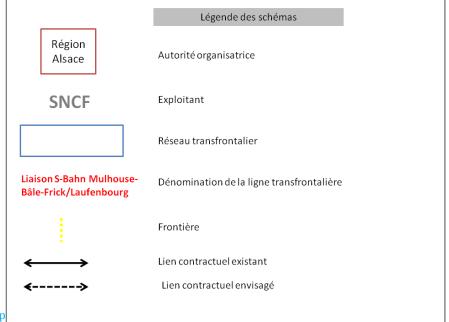


		Propriété des rails: - France: La question n'a pas encore été abordée - Suisse: probablement la BVB devient propriétaire, cf. modèle ligne 8 Frais d'exploitation des rails: La question n'a pas encore été abordée
Point de blocages particuliers; évolution des projets	Points de blocage et évolution des projets	S'il existe un consensus sur la ligne à privilégier (prolongement de la ligne 3 du tramway de Bâle), la réflexion sur le montage définitif du projet (condition de réalisation et d'exploitation) ne sera engagée qu'à condition que les autorités organisatrices obtiennent des autorités fédérales suisses qu'elles classent le co-financement du prolongement comme projet prioritaire au titre de la politique d'agglomération confédérale. Négociations politiques à haut niveau en cours.
Contacts	M. Vaxelaire, CC3F M. Duvinage, ETB M.Jurt, Canton de Bâle Ville	03 89 70 93 66 03 89 67 06 75 +41 (0)61 267 92 22









Synthèse sur les différentes fiches relatives aux TER et aux tramways

1. Le cas particulier des TER transfrontaliers

Concernant la mise en place des TER transfrontaliers et du tram-train de Sarreguemines Saarbrücken, ils relèvent d'une logique particulière dans la mesure où les autorités organisatrices (collectivités ou Etat) ne sont pas propriétaires de l'infrastructure et où il existe déjà des exploitants de part et d'autre de la frontière.

Il est intéressant de noter, bien que ces lignes ferroviaires de desserte de proximité rassemblent le même type d'acteurs, que chaque ligne fonctionne et est financé selon un schéma qui lui est propre, en fonction de l'antériorité des accords négociés entre exploitants, autorités organisatrices et gestionnaire du réseau.

La mise en place de ces lignes (des années soixante au début des années 2000) s'est fait sans mise en concurrence compte tenu des monopoles d'exploitation détenus par les différents exploitants des réseaux concernés.

Quels enseignements retenir pour le tramway d'Annemasse-Genève ?

Il est intéressant d'avoir une **convention-cadre entre les autorités organisatrices** qui servent de base pour définir les conditions techniques et financières d'exploitation de la ligne (exemple du TER Mulhouse-Bâle).

Concernant le financement de ces lignes, ces lignes sont basées sur des cofinancements des autorités organisatrices de part et d'autre de la frontière portant sur le tronçon effectué sur leur territoire.

Seul le tram-train de Saarbrücken repose sur un financement unilatéral côté allemand; or sa viabilité commerciale est compromise par le renchérissement des droits de réservation d'arrêt en gare payés au gestionnaire du réseau côté français.

De surcroît, en l'absence d'un accord cadre entre autorités organisatrices (Land de Sarre et Etat côté français), il n'existe pas de dispositions contractuelles à même de traiter la question de l'évolution commerciale des conditions d'exploitation de la ligne.

Concernant ces cofinancements, il est intéressant de noter qu'ils s'inscrivent dans le cadre des relations contractuelles préexistantes entre l'autorité organisatrice et l'exploitant. Il n'y a jamais de financements croisés entre une autorité organisatrice d'un Etat et un exploitant de l'Etat riverain, même dans le cas d'une exploitation unique (TER Besançon-La Chaux de Fonds). Pour ce TER, l'exploitation est réalisée par la SNCF et les cofinancements suisses sont versés via une convention entre exploitants (SNCF et CFF).



En conclusion, au regard de ces quatre exemples de TER et de tram-train, il est intéressant :

- d'avoir une convention-cadre entre autorités organisatrices afin de définir les conditions d'exploitation de la ligne et de prévoir des clauses de révision ou d'évolution en fonction de l'évolution « commerciale » de l'exploitation de la ligne,
- de prévoir un cofinancement de la ligne au regard des coûts supportés sur chaque tronçon national (déficit d'exploitation, coût d'infrastructures, du matériel)
- d'éviter les « financements croisés » entre autorité d'un Etat et exploitant d'un autre Etat.

2. Trois projets de prolongements de ligne à différents stades d'avancement

Concernant les projets de prolongement de lignes de tramway (Strasbourg/Kehl, Bâle Saint-Louis, Bâle Weil-Am-Rein), les autorités organisatrices sont à différents stades d'avancement et de réflexion concernant le montage définitif de la future ligne.

Les travaux n'ont commencé qu'entre le Canton de Bâle et la ville frontalière allemande de Weil-Am-Rhein, qui ont déjà formalisé leurs premiers engagements via une convention-cadre associant également l'exploitant côté bâlois le BVB⁶.

Le tramway de Strasbourg-Kehl a fait l'objet d'une procédure de concertation transfrontalière mais aucun montage n'a encore été formalisé entre les autorités organisatrices. Le lancement des études sur le prolongement de Bâle vers Saint-Louis est conditionné par le déblocage rapide des crédits fédéraux suisses (voire fiche correspondante).

Il est important de noter que les solutions retenues pour ces trois prolongements en matière d'exploitation ou de financement ne sont pour l'instant que des hypothèses de travail qui seront confirmées après la réalisation des infrastructures, au moment de la mise en service de ces lignes, soit pour le projet le plus avancé fin 2012, voire courant 2013 (Bâle Weil-am-Rhein).

Le montage final retenu dépendra des investigations menées d'ici-là mais également des éventuelles évolutions des jurisprudences communautaires dans la lignée de l'Arrêt de la CJCE du 9 juin 2009 relatif aux contrats de coopération entre collectivités (voire ci-dessous).

3. Choix de l'exploitant

L'hypothèse de travail retenue pour tous les sites est de confier l'exploitation du tramway sans mise en concurrence à l'exploitant du réseau qui sera prolongé de l'autre côté de la frontière.

Pour la Ville de Weil-am-Rhein, cette solution est notamment guidée par des motifs pratiques et économiques : aucun opérateur ne pourrait exploiter commercialement un tronçon de moins de trois kilomètres. Pour la Ville de Saint-Louis, le choix de l'exploitant s'impose du fait des normes

6 Basler Verkehrsbetriebe : services de transports urbains bâlois ;

Mission Opérationnelle transfrontalière

techniques retenues : le tramway sera prolongé aux normes bâloises et seul le matériel bâlois pourra y circuler.

Quelle est la validité juridique de cette solution ?

Pour l'instant, la Ville de Weil-am-Rhein a obtenu des autorités du Land de Bade-Wurtemberg⁷ un accord de principe sur cette solution. La question est en cours d'examen par la Ville de Kehl et elle n'a pas encore été abordée par la Ville de Saint-Louis (voire fiche). Il est important de noter que ces contrats ne seront pas négociés et signés avant 2012.

Quels enseignements retenir pour le tramway d'Annemasse-Genève?

Dans un premier temps, il est possible d'envisager la signature d'une convention-cadre entre le Canton de Genève et Annemasse Agglo prévoyant l'extension de la ligne 10 du tramway ainsi que les obligations réciproques des signataires.

Ill est important de noter qu'une jurisprudence récente de la CJCE (CJCE 9 juin 2009, C-480/06, République fédérale d'Allemagne) a conclu qu'un contrat signé entre des collectivités locales « pour la construction et l'exploitation futures d'une installation destinée à l'accomplissement d'un service public » échappait à toute mise en concurrence à condition :

- que le contrat contienne des obligations réciproques des signataires, instaurant une réelle coopération entre eux en vue de gérer ce service public (obligations réciproques, conditions de remboursement, clauses d'assistance...)
- 2) qu'il « ne préjuge la passation des marchés éventuellement nécessaires pour la construction et l'exploitation de l'installation ».

Cette jurisprudence, qui s'applique à la réalisation d'une usine de traitement des déchets par une collectivité allemande au profit d'autres collectivités peut être transposée dans le cadre d'une coopération transfrontalière.

La signature d'une telle convention, dans la lignée de la jurisprudence communautaire précitée ne règle toutefois pas la question de la passation ou de l'absence de passation de marchés publics pour l'exploitation du tramway (Cf. seconde condition).

→ Actuellement (septembre 2009) et au regard des autres projets de tramway transfrontalier, il n'existe pas de solutions juridiques claires permettant de déterminer le mode de passation du contrat d'exploitation relatif au prolongement transfrontalier de la ligne 10 du tramway genevois, contrat, qui de surcroît, ne sera pas négocié et signé avant plusieurs années.

Dans cette perspective, il serait intéressant pour Annemasse Agglo:

- de se rapprocher des autres autorités organisatrices concernées par les projets de tramway transfrontalier, afin de connaître les solutions retenues par ces collectivités,
- de sensibiliser les autorités de contrôle de légalité compétente côté français à ces questions en vue de la négociation, dans quelques années, du contrat d'exploitation.

⁷ Le droit des collectivités locale est régionalisé en Allemagne et les communes sont sous la tutelle des Länder ;



4. Financement de l'exploitation

La solution retenue par chaque site reflète l'état d'avancement du projet.

Pour Bâle-Weil-am-Rhein, le déficit d'exploitation est entièrement supporté par l'exploitant, la Ville s'engageant toutefois à prendre à sa charge le déficit d'une autre ligne transfrontalière.

Cette solution qui évite la mise en place de flux financiers complexes entre autorités organisatrices et exploitant repose toutefois sur un consensus et un statut quo qui peut être remis en cause en cas d'évolution (favorable ou défavorable) de la situation au bénéfice ou au détriment de l'une des autorités organisatrices.

Pour Strasbourg/Kehl, le tronçon de tramway circulant en Allemagne sera intégré à la tarification du réseau de la CUS, sans intégration tarifaire. La prise en charge du déficit d'exploitation du tronçon en Allemagne relève de l'autorité organisatrice allemande, la Ville de Kehl. Il est intéressant de noter que les deux autorités organisatrices examinent actuellement deux modes de versement de ce déficit d'exploitation : soit à l'exploitant, soit à l'autorité organisatrice (Communauté urbaine de Strasbourg) qui se charge de le reverser à l'exploitant.

Cette seconde solution à l'avantage d'éviter les financements croisés entre exploitant d'un côté de la frontière et autorité organisatrice et de

limiter les flux financiers aux relations conventionnelles entre autorités organisatrices dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet de coopération transfrontalière.

Pour le tramway de Bâle-Saint Louis, les autorités organisatrices n'ont pas encore définies de solution commune, elles attendent d'avoir de plus amples garanties sur les délais de déblocage des financements fédéraux suisses avant de lancer une enquête de clientèle.

Quels enseignements retenir pour le tramway d'Annemasse-Genève ?

En l'absence de solution unique en matière de tarification et de financement des lignes de tramway transfrontalière, il appartient aux autorités organisatrices de négocier les modalités de financements et d'intégration tarifaire de la future ligne transfrontalière.

- → Concernant les flux financiers (déficit d'exploitation), il est conseillé de
 - Privilégier les relations entre autorités organisatrices, tout versement entre une autorité organisatrice et un exploitant pouvant être assimilé au paiement du prix d'une prestation (assimilation à un marché public possible).
 - Réfléchir dès maintenant aux clauses d'actualisation et de suivi de l'évolution des recettes commerciales de la ligne.





III) Identification d'éventuels financements communautaires, nationaux et fédéraux dont pourrait bénéficier le projet de tramway (construction, aménagements urbains...)

1. Financements communautaires

La construction du tramway Annemasse-Genève comprend un tronçon finançable, sur la partie française, susceptible d'obtenir des subventions par les fonds européens.

Ces fonds peuvent être alloués par les programmes du Fonds Européen pour le Développement Régional (FEDER)

1.1 Le FEDER

L'objectif du FEDER est de contribuer au renforcement de la cohésion économique et sociale en réduisant les disparités régionales. Cette contribution a lieu par le biais d'un soutien au développement et à l'ajustement structurel des économies régionales, y compris la reconversion des régions industrielles en déclin⁸.

Le FEDER concentre son intervention sur un nombre de priorités thématiques, qui reflètent la nature des objectifs « Convergence », « Compétitivité régionale et emploi » et « Coopération territoriale européenne ». La France métropolitaine est uniquement concernée par l'objectif « Compétitivité régionale et emploi » qui concentre son aide notamment à l'accès aux services de transports.

Pour qu'un projet soit sélectionné, il doit comprendre des bénéficiaires d'au moins deux pays qui doivent agir de façon conjointe dans au moins deux des quatre domaines suivants: développement, mise en œuvre, équipe et financement.

Exemple: le tramway de Clermont-Ferrand

Coût total: 169 887 346 euros

Partenaires financiers:

Maître d'ouvrage: 72 %

Union européenne (FEDER) : 12 %

Région : 5 %

Département : 5 %

Etat : 2 %

Autres collectivités : 2 %

Dans le cadre du programme opérationnel européen « Rhône-Alpes 2007-2013 », il est prévu, au titre de la priorité 4 « Accessibilité - transports et TIC » de :

- développer la multimodalité et les modes de transports respectueux de l'environnement
- accompagner les projets innovants en matière de transports;
- favoriser l'accès des entreprises et des populations à la société de l'information par la sensibilisation des acteurs aux TIC, le développement de services performants, le développement de la filière numérique et l'aménagement numérique des territoires.

⁸ Source : Commission européenne



58

1.1.1 Le programme France-Suisse INTERREG IVA

Le programme INTERREG IV, qui s'inscrit dans l'objectif « Coopération territoriale européenne » financé par les fonds FEDER, permet de soutenir les actions de coopération transfrontalière dans des espaces définis.

On distingue deux programmes Interreg le long de la frontière francosuisse : le programme Interreg France-Suisse et le programme Interreg Rhin Supérieur permettent de financer notamment les études menées en amont de projets d'infrastructures transfrontaliers.

Le programme France-Suisse INTERREG IVA relève de l'objectif « Coopération territoriale européenne », cofinancé par le FEDER. La priorité 2 « Aménagement du territoire, transport, environnement » représente 41% de l'investissement total. Parmi les trois objectifs principaux, l'une des priorités est donnée à une meilleure organisation de la mobilité.

1.1.2 Exemple d'un cofinancement par Interreg IVA : le cas d'extension du tramway de Bâle à Weil-am-Rhein

Dans le cas du projet de prolongement de la ligne 8 du tramway de Bâle à Weil-am-Rhein, un projet Interreg IVA a été accepté dans le cadre du programme Interreg Rhin Supérieur et qui s'inscrit dans la priorité C « Assurer un développement durable de l'espace du Rhin Supérieur ». Il permet de financer la coordination transfrontalière des équipes en charge de la réalisation du projet.

Financement du projet « Prolongement de la ligne de tram 8 de Kleinhüningen (Bâle-Ville, CH) vers Weil am Rhein (D)»

Coût total: 3 321 408 euros

Total Allemagne: 923 456 euros = 27,8% **Total Suisse**: 1 474 496 euros = 44,9%

Cofinancement européen: 923 456 euros = 27,8%

2. Financements de la Confédération suisse

La Confédération suisse peut octroyer des concessions à des projets d'infrastructures de transports collectifs urbains lorsqu'il s'agit, par exemple, d'étendre la juridiction d'une autorité de transports urbains à d'autres lignes.

2.1 La Politique des agglomérations

La Confédération suisse a lancé en 2001 une politique visant à intégrer davantage la problématique des agglomérations dans ses politiques sectorielles et encourager la réalisation de projets novateurs par le biais d'une politique incitative plus ciblée⁹.



59

⁹ Source : www.are.admin.ch

Dans le cadre de cette politique, des subventions fédérales sont versées directement aux projets d'agglomérations (regroupement de communes et de cantons) garantissant la réalisation d'infrastructures de transports, appelées « infrastructures pour le trafic d'agglomération ». Ces aides pourraient concerner l'extension du tramway sur sa partie suisse.

Parmi les projets ciblés, 2,5 milliards de francs suisses ont déjà été attribués à des projets dits « urgents », dont 850 millions à l'agglomération franco-valdo-genevoise (partie suisse de la liaison CEVA :550 millions, tramways : TCMC 210 millions et TCOB 90 millions). A l'avenir, le fond fédéral sera débloqué sous la forme d'enveloppes financières échelonnées par périodes de 4 ans. Les projets devront être prêts à être réalisés au début de chaque période quadriennale : 2011 pour la première tranche, puis 2014 et 2018¹⁰.

2.2 Financement de la Confédération suisse de projets d'infrastructures dans les pays frontaliers

La Confédération peut financer des projets d'infrastructures de transports dans des pays frontaliers de la Suisse. Dans le cadre de cette étude ont été analysés les projets d'extension des tramways de Bâle vers l'Allemagne (Weil-am-Rhein) et vers la France (Saint-Louis) :

• Le projet d'extension du tramway de Bâle à Weil-am-Rhein (ligne n°8) est inscrit au titre des financements prioritaires du

Programme d'agglomération fédéral. La longueur totale du prolongement est de 2,8 km dont 1,8 km côté allemand. Le coût total de l'extension étant de 104 millions de francs suisses, la Confédération helvétique pourrait financer jusqu'à 39,5 millions d'euros¹¹, soit 37,9% du total de cette extension.

Le projet d'extension du tramway de Bâle à Saint-Louis (ligne n°3)¹² est également éligible au titre du Programme d'agglomération fédéral. La longueur totale du prolongement est de 3,3 km dont 2,8 km côté français. Il sera financé par la Confédération Helvétique à hauteur de 40% pour l'ensemble du prolongement de la ligne.

3. Financements nationaux français

En France, les équipements de type tramway peuvent être cofinancés par la collectivité locale, la région et l'Etat.

Subventions de l'Etat

Les accords du Grenelle de l'Environnement de 2007 ont consacré une part importante du budget de l'Etat au financement de nouvelles infrastructures de transports collectifs en site propre. Il est ainsi envisagé de construire 1500 km de tramways dans les grandes villes, hors Ile-de-France, soit un programme de 17 milliards d'euros dont 4 financés par

¹⁰ Source: Projet d'agglo franco-valdo-genevois



60

¹¹ http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=22008

¹² Classée en priorité A par la CH

l'Etat. Entre 2009 et 2011, l'Etat apportera 800M€ et 50 projets de transports collectifs en site propre seront engagés d'ici fin 2011, dans 36 agglomérations.

Le 30 avril 2009, l'Etat a rendu public une liste de transports collectifs en site propre retenus dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement » et du « Plan Espoir Banlieues ». 800 millions d'euros d'aides de l'Etat ont été attribués aux réseaux de transports en commun des villes de province sur la période 2009-2011.

Parmi les projets retenus, le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à Annemasse dont les travaux doivent être lancés en 2010. Ce projet est cofinancé par l'Etat à hauteur de 9,1%.

BHNS Annemasse

Longueur: 7,1 km

Coût total du projet : 25,22 millions d'euros

Cofinancement de l'Etat : 2,3 millions d'euros = 9,11% (dont 1,04M€ au

titre du plan «Dynamiques Espoir Banlieues »

Un second appel à projet du Grenelle de l'Environnement sera lancé en 2010. Il pourrait permettre au projet de tramway Genève-Annemasse de recevoir un cofinancement national sur sa partie française.

A titre indicatif, lors du premier appel à projet (voir tableau suivant), la moyenne des subventions allouées par l'Etat aux projets de tramways (construction nouvelles et extensions) a été de 3,1 millions d'euros au kilomètre. Concernant uniquement les extensions de lignes de tramways existantes, la part des cofinancements nationaux varie de 2 millions d'euros au kilomètre (plus faible dotation au km à Mulhouse) à 4,7

millions d'euros au kilomètre pour l'extension de la ligne n°1 du tramway de Nice pour la plus élevée.



Premier appel à projet du Grenelle de l'Environnement : crédits alloués à des extensions de lignes de tramway

Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)	Plan "Dynamiques Espoir Banlieues"	Projet	Date de lancement des travaux	Longueur de l'extension (en km)	Coût duprojet	Subvention totale par projet (M€)	Subvention moyenne au km (M€)
Bordeaux	Oui	5 extensions des lignes de tramways A, B et C	2011	14,41	285	36,4	2,5
Mulhouse	Non	Extensions tram	2011	6,13	85,5	12,4	2,0
Strasbourg	Oui	Extensions ligne A tram sur 2 branches	2011	4,8	84,4	16,4	3,4
Toulouse	Non	Prolongement ligne E du tram	2011	3,8	115	8,9	2,3
Le Mans	Non	Extension de la ligne 1 de tram	2011	3	68,8	10,8	3,6
Grenoble	Non	Extension ligne B	2010	1,8	42,5	4,5	2,5
Marseille	Non	Extension L2 du tramway	2009	0,74	17,47	2,6	3,5
Nice	Non	Extension Ligne 1	2010	0,45	20,6	2,1	4,7
Moyenne		-	-	4,4	89,9	11,8	3,1

Source: MEEDDM, 2009

