

## **CH\_VB 2000-2072 5463 vom 5. Dezember 2000**

Bundesverwaltung, 2000-12-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_2000-2072\\_5463](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2000-2072_5463)

FR: CH\_VB 2000-2072 5463 du 5 décembre 2000

IT: CH\_VB 2000-2072 5463 del 5 dicembre 2000

### **Erwägungen**

#### **E. 13**

Les plans servent à analyser et à évaluer les diverses possibilités de cofinancement sous forme de contributions à fonds perdu, de prêts aux taux du marché ou à des taux préférentiels. D'autres modèles, tels que la participation au financement de l'infrastructure et à l'exploitation, doivent aussi être examinés.

5473 2.3.1.2 Bases juridiques de la participation au financement de projets réalisés à l'étranger Jusqu'à présent, les investissements destinés à des projets réalisés à l'étranger étaient fondés sur l'art. 23 de l'ancienne constitution, qui correspond à l'art. 81 de la nouvelle Constitution, dont le libellé est: La Confédération peut, dans l'intérêt du pays ou d'une grande partie de celui-ci, réaliser des travaux publics ou encourager leur réalisation. Cette participation était réglée par des accords internationaux comme base juridique générale, les contributions étant accordées soit à fonds perdu, soit sous forme de prêts remboursables. Les contributions aux investissements destinés à la construction de terminaux de transport combiné à l'étranger peuvent être accordées en vertu de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés. 2.3.1.3 Le principe de la territorialité appliqué aux raccords TGV Dans le cas des voies d'accès aux lignes TGV, la situation de la Suisse est analogue à celle des exemples cités au ch. 2.3.1.1. Le tronçon du raccordement aux lignes TGV qui est situé sur le territoire suisse est très court; il y a donc une disparité entre les intérêts des deux pays. Si l'on appliquait strictement le principe de la territorialité, la France devrait pratiquement prendre à sa charge la totalité des coûts. Cependant, l'amélioration de ces voies d'accès ne constitue pas une priorité pour la France alors que, pour la Suisse, le raccordement optimal de ses centres au réseau français des TGV, notamment vers Paris et le Midi de la France, est bien plus important. Celle-ci a donc tout intérêt à offrir sa participation financière, sans quoi ces projets risquent d'être réalisés beaucoup plus tard ou même de ne jamais voir le jour. Par conséquent, la présente convention se fonde sur le principe du partage des coûts entre les deux parties contractantes (art. 4 de la convention). La répartition des contributions sera déterminée à une date ultérieure en fonction des intérêts respectifs de chaque pays. Jusqu'à ce que le projet soit défini, cette solution permettra à la Suisse, en ce qui concerne sa contribution, de mettre l'accent spécifiquement sur la réalisation des voies d'accès en fonction de ses besoins. L'exemple de la participation du Luxembourg au financement du TGV Est européen montre qu'il existe une solution praticable pour le financement d'une ligne TGV qui apporte des avantages à plusieurs pays. 2.3.1.4 Raccordements TGV en comparaison avec ceux de la Suisse orientale et méridionale Contrairement à la convention conclue avec la France, les conventions qui ont été passées avec l'Allemagne et l'Italie appliquent le principe de la territorialité au

5474 financement des mesures. Cette différence est due aux situations géographiques respectives ainsi qu'à l'équilibre entre les intérêts des parties contractantes. La convention avec l'Allemagne sur les accès nord règle notamment l'amélioration des liaisons Zurich-Schaffhouse-Stuttgart et Zurich-Saint-Gall-Munich. Comme les mesures ponctuelles prévues sont envisageables sur les deux territoires et que l'Allemagne a également un grand intérêt à réduire la durée des trajets vers le lac de Constance et Zurich, le principe de la territorialité a été convenu pour le financement. La situation se présente de manière similaire pour les raccordements au sud de la NLFA. Une éventuelle liaison à haute performance entre Lugano et Milan comprendrait d'importants tronçons dans les deux pays. Comme elle se situerait sur un axe principal européen constituant un maillon-clé du réseau TEN dans le prolongement de la NLFA, l'Italie y a également un grand intérêt. On a pu donc de nouveau se fonder sur le principe de la territorialité. L'application ou non du principe de la territorialité ne porte pas préjudice aux intérêts de certaines régions, notamment de la Suisse orientale. Les avantages découlant des conventions pour la Suisse occidentale peuvent parfaitement être jugés équivalents à ceux dont bénéficiera la Suisse orientale. Pour cette dernière, les lignes d'accès au réseau allemand des trains à grande vitesse apporteront à long terme des gains de temps de près d'une heure sur chacun des trajets Zurich-Stuttgart (ramené à env. 2 h 15) et Zurich-Munich (ramené à env. 3 h 15). Cette réduction de la durée des trajets correspond à celle qu'apportera, par exemple, le raccordement de Genève. Les premières mesures pour faire circuler des trains à caisses inclinables sur les tronçons d'accès de Suisse orientale ont déjà été prises. Au niveau de l'exploitation, une relation directe Milan-Zurich-Stuttgart en 6 h 30 a déjà été réalisée à l'aide de rames pendulaires Cisalpino. Pour la ligne d'accès Zurich-Munich, des rames pendulaires diesel ont été commandées. Les premières améliorations ont donc été réalisées peu après l'entrée en vigueur de la convention sur les accès nord. L'amélioration des raccordements TGV vers la France et l'Allemagne pourra être financée par le fonds FTP. Les moyens financiers prévus pour les raccordements TGV de la Suisse occidentale et de la Suisse orientale, plafonnés à 1,2 milliard de francs, devront être débloqués au moyen d'une loi sur le raccordement de la Suisse au réseau à haute performance et d'un crédit d'engagement en conséquence. La planification des projets de lignes et la préparation du projet législatif sont en cours.

#### 2.4 Contenu de la convention bilatérale

##### 2.4.1 Bases et objectifs

Le préambule énumère les bases juridiques des Etats parties à la convention et exprime leur volonté de collaborer et de promouvoir globalement le trafic ferroviaire. L'art. 1 précise les objectifs généraux et relève le rapport coûts-utilité de l'amélioration des raccordements. L'échelonnement des travaux en modules, de même que la coordination avec les besoins du trafic régional font aussi partie des objectifs. Un comité de pilotage est chargé de l'application.

5475

##### 2.4.2 Champ d'application et voies d'accès

L'art. 2 définit le champ d'application en mentionnant aussi bien le trafic marchandises que le trafic voyageurs. Il mentionne spécifiquement le raccordement aux lignes à grande vitesse. Il mentionne explicitement les relations au départ de Genève, de Lausanne et de Neuchâtel/Berne ainsi que celles partant de Bâle et de Zurich vers Paris et le Midi de la France.

##### 2.4.3 Mesures

L'art. 3 énumère les mesures sommaires qui pourront être envisagées comme un ensemble de variantes pour améliorer les voies d'accès. Ces mesures comprennent des améliorations à court et à plus long terme. Pour chacune de ces dernières, cette disposition relève les effets de synergie liés à la réalisation des lignes TGV Rhin-Rhône et Est européen, situées sur territoire français. Pour la liaison Genève-Paris, il est prévu à court terme de réhabiliter l'ancienne ligne entre

Bellegarde et Nantua en direction de Bourg-en-Bresse. D'autres mesures ponctuelles pourraient être envisagées à plus long terme. Sur la liaison Dijon–Lausanne ou Neuchâtel passant par l'Arc jurassien, il sera possible d'améliorer l'approvisionnement en courant de traction sur certains tronçons. D'autres mesures ponctuelles pourraient être envisagées à plus longue échéance. Pour la liaison Bâle–Paris, des améliorations sont prévues à court terme dans la région de Saint-Louis–Bâle. A moyen et à plus long terme, Bâle sera raccordé aux nouvelles lignes françaises du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône. Pour les trois lignes de raccordement, on évoque la possibilité d'une articulation avec les transports régionaux.

2.4.4 Comité de pilotage et financement L'art. 4 relève le rôle du Comité de pilotage qui proposera en temps voulu des plans de mesures et de financement pour chaque projet. Ces plans devront à leur tour être approuvés par les ministres des transports dans les limites de leurs compétences respectives (voir ch. 222). Pour la Suisse, cela signifie qu'une approbation ne pourra être donnée qu'au moment où la loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à grande vitesse sera en vigueur. L'art. 7 énumère les tâches et la composition du Comité de pilotage. Celui-ci est ainsi habilité à modifier l'annexe 1 (performances) selon les circonstances. Il élaborera aussi son propre règlement sur le fonctionnement interne. Le financement sera réglé, compte tenu des intérêts respectifs des deux pays (voir à ce sujet aussi ch. 23).

5476 2.4.5 Améliorations de l'offre et coordination L'art. 5 ainsi que l'annexe 1 nomment les objectifs des améliorations de l'offre en formulant notamment des objectifs en matière de temps de parcours (annexe 1 de la convention). La coordination des mesures en faveur du transport combiné est explicitement évoquée. L'art. 6 mentionne l'obligation de coordonner les travaux de planification et de réalisation entre les autorités, les entreprises de transport et les gestionnaires de l'infrastructure. 2.4.6 Durée de validité L'art. 8 détermine l'entrée en vigueur de la convention et indique que celle-ci ne peut être dénoncée durant la période qui prendra fin le 31 décembre 2020. Au-delà de cette date, une résiliation n'est possible qu'avec effet à la fin de l'année civile. 3 Effets et conséquences 3.1 Effets sur le personnel de la Confédération La conclusion de la convention avec la France, la poursuite et l'intensification des contacts bilatéraux et les mandats qui y sont directement liés seront effectués dans le cadre des tâches ordinaires de l'Office fédéral des transports (OFT) ou du DE-TEC. Le travail de planification qui suivra en vue de l'élaboration de la loi fédérale sur les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau à grande vitesse pourra se faire dans le cadre de l'organisation administrative existante. Au terme de la phase de planification (plans de mesures prêts à être réalisés), il faudra examiner si des postes supplémentaires seront nécessaires à l'exécution (procédure d'approbation des plans, gestion des projets et du fonds ainsi que controlling au niveau des autorités). Les besoins concernant les tâches et le personnel devront être mentionnés dans le message sur la loi précitée. 3.2 Conséquences financières Les dépenses pour le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des lignes à grande vitesse seront couvertes par le fonds destiné aux grands projets ferroviaires, le plafond prévu étant de 1,2 milliard de francs. Le fonds est une institution fédérale sans personnalité juridique et dotée d'un compte propre. La structure fine de celui-ci est gérée indépendamment du compte financier. Les recettes affectées aux grands projets ferroviaires en vertu de l'art. 196, 3e disposition transitoire de l'art. 87 de la Constitution (recettes de l'impôt sur les huiles minérales, TVA, redevance forfaitaire ou liée aux prestations sur le trafic des poids lourds) figurent obligatoirement comme des entrées au compte financier de la Confédération. Elles sont comptabilisées comme des dépenses la même année pour être transférées au fonds. Le poste

de dépenses en faveur du fonds constitue donc seulement un poste de transition dans le compte financier. Grâce à ce mécanisme et au

5477 fait qu'il n'est pas prévu de fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales pour les raccordements en question, les ressources financières prélevées sur le fonds pour l'établissement des projets et la réalisation de ces raccordements constituent une opération blanche pour le compte financier de la Confédération. En votant un crédit d'engagement de 10 millions de francs lors de l'adoption du budget de l'an 2000, le Parlement a déjà alloué les fonds nécessaires aux études de planification concernant la Suisse orientale et occidentale, qui seront effectuées entre 2000 et 2004 au plus tard (entrée en vigueur de la loi sur le raccordement de la Suisse au réseau à haute performance). Ce crédit d'engagement grèvera le poste correspondant du fonds FTP et sera intégré ultérieurement dans le crédit d'ensemble relatif au raccordement de la Suisse au réseau à haute performance. 3.3

Conséquences dans le domaine informatique Les aspects liés à l'informatique devront être pris en compte lors de l'élaboration du crédit d'engagement. Ils dépendront des tâches attribuées à la Confédération dans le cadre de la gestion du fonds et des projets ainsi que dans le controlling des autorités. 3.4 Conséquences sur les cantons Les cantons bénéficieront d'avantages notables de nature économique (trafic d'affaires, tourisme) du fait des améliorations ponctuelles de l'infrastructure ainsi que des optimisations de l'exploitation des raccordements aux lignes à grande vitesse. Cette amélioration de l'attrait ne suppose aucune participation financière de leur part puisque le financement des ouvrages sera réglé par le fonds FTP. Les cantons ne seront pas directement représentés au Comité de pilotage, mais ils seront consultés au gré des besoins dans le cadre d'un organisme adéquat et régulièrement informés de l'avancement de la planification. 3.5 Conséquences pour l'économie nationale Les améliorations des raccordements au réseau français, opérées sous la forme de mesures d'infrastructure, et les perfectionnements de l'exploitation auront indéniablement des effets positifs sur l'économie nationale (voyages d'affaires et tourisme). Les améliorations de l'offre permettront d'augmenter le nombre des voyageurs, ce qui résultera, en partie, du nouveau trafic induit et, en partie, des transferts provenant d'autres modes de transport (route et air). Il n'est pas encore possible d'indiquer des chiffres précis, car aucun programme de construction concret n'a encore été décidé. Cela ne sera possible qu'avec le message sur la loi concernant les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau à haute performance.

5478 3.6 Aménagement du territoire/environnement La convention bilatérale n'entraînera pas de nouvelles contraintes pour l'aménagement du territoire, les objectifs des plans directeurs cantonaux restent notamment inchangés<sup>14</sup>. Elle n'aura pas non plus d'incidence concrète sur l'environnement. Incontestablement, les projets d'aménagement et de construction pourront entraîner des nuisances aux riverains durant la phase de construction comme durant la phase d'exploitation. Toutefois, grâce au respect des normes environnementales lors de la planification, de la réalisation et de l'exploitation et vu le transfert à long terme du trafic routier et aérien vers le rail, les effets sur l'environnement seront positifs dans l'ensemble. Les questions pertinentes pour l'environnement et liées à la planification envisagée par la convention bilatérale seront traitées dans le cadre des travaux de planification liés aux projets. 4 Planification de la législature Le projet a été annoncé dans le rapport sur la planification de la législature 1999–2003 du 1er mars 2000<sup>15</sup> (annexe 2, chap. 2.4, environnement et infrastructure, rubrique «autres affaires»). 5 Conformité au droit européen Les efforts consentis par la Suisse pour améliorer l'intégration de son réseau

ferro- viaire dans le réseau européen à grande vitesse sont réalisés en coordination avec les partenaires européens. Lors de l'élaboration du schéma directeur européen des réseaux ferroviaires transeuropéens, la Suisse a occupé un siège d'observateur dans les groupes d'experts respectifs. L'extension du réseau se fera en fonction des be- soins et sera harmonisée avec les plans des divers pays. La convention avec la France est d'ailleurs compatible avec l'accord bilatéral sur les transports terrestres, conclu entre la Suisse et l'Union européenne<sup>16</sup>, dont l'entrée en vigueur est prévue au plus tôt pour le début de 2001 et qui garantira entre autres l'accès réciproque aux réseaux ferroviaires. 6 Bases juridiques La compétence de la Confédération de conclure des traités internationaux résulte de l'art. 54, al. 1, de la Constitution. En vertu de l'art. 166, al. 2, Cst., le Parlement approuve les traités internationaux, sauf ceux dont la conclusion est du ressort du Conseil fédéral en vertu de la loi ou d'un accord international. Selon l'art. 141, al. 1, let. d, ceux-ci sont sujet au référendum s'ils sont de durée indéterminée et ne sont

#### **E. 14**

Cf. à ce sujet le plan sectoriel AlpTransit du 15 mars 1999, chap. 1.6.

#### **E. 15**

FF 2000 2168

#### **E. 16**

FF 1999 6266

5479 pas dénonçables, s'ils prévoient l'adhésion à une organisation internationale ou entraînent une unification multilatérale du droit. Ces critères ne s'appliquent pas à la présente convention, raison pour laquelle l'arrêté ad hoc n'est pas sujet au référendum . Par ailleurs, lors de la votation de 1992 sur l'arrêté fédéral concernant la construc- tion de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin), le souverain s'est prononcé à une grande majorité en faveur du raccordement de la Suisse occidentale au réseau TGV via Genève, Bâle et l'Arc jurassien (art. 7). A son art. 10ter, la nouvelle version de cet arrêté (20 mars 1998) mentionne sommairement les raccordements de la Suisse orientale et occi- dentale au réseau européen à haute performance; elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1999. S'agissant du financement ultérieur des mesures prévues par la convention, on se référera à l'arrêté fédéral du 20 mars 1998 concernant la réalisation et le finance- ment des projets d'infrastructure des transports publics (FTP). L'art. 196, Cst., 3e disposition transitoire relative à l'art. 87, énumère les grands projets des transports publics, dont le financement est assuré dès lors et parmi lesquels figure le raccorde- ment de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à haute performance<sup>17</sup>.

#### **E. 17**

Lors de la votation du 29 novembre 1998, le projet a été accepté à une nette majorité de 63,5 des voix et approuvé par 19 cantons et 3 demi-cantons.

5480 Raccordements de la Suisse occidentale au réseau TGV Schématique

Genève Bern Paris Torino Strasbourg Mâcon Basel Dijon Lausanne Mulhouse Lyon Zürich Neuchâtel TGV Est-européen TGV Rhin-Rhône Bourg-en-Bresse Bestehende HGV-Linien LGV existantes Linee ad alta velocità già esistenti Geplante HGV-Linien LGV en projet Linee ad alta velocità in progetto Anschlüsse Westschweiz Raccordements Suisse

occidentale Raccordi Svizzera occidentale

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment aux liaisons à grande vitesse In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2000 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 48 Cahier Numero Geschäftsnummer 00.073 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 05.12.2000 Date Data Seite 5463-5480 Page Pagina Ref. No 10 125 003 Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.