



CCRR CENTRE DE COMPÉTENCE
TRAFIC RÉGIONAL RIEDER



St-Gingolph – Evian-les-Bains

Problématiques liées au statut international de la liaison ferroviaire

Étude du cadre juridique de la réouverture

St-Gingolph–Evian-les-Bains

Contexte de l'étude

Le tronçon ferroviaire franco-suisse St-Gingolph–Evian-les-Bains, planifié à l'origine comme axe ferroviaire international entre la France et l'Italie, a porté le nom «Ligne du Tonkin», puis a reçu la dénomination de Ligne RER Sud Léman (LSL). Depuis la construction du chaînon manquant entre Genève-Cornavin et Anemasse (CEVA), cette ligne est devenue le dernier chaînon manquant pour compléter le réseau du Léman Express.

Le tronçon en question a été ouvert en 1886 pour le trafic voyageur et marchandise. Dès 1938, le trafic voyageur a cessé entre St-Gingolph (CH) et Evian-les-Bains (F). Le trafic marchandise s'est maintenu lui jusqu'en 1988. Une exploitation touristique a été mise en place à partir de 1986 de sorte à maintenir l'infrastructure, mais elle aussi a suivi le destin du trafic marchandise et a cessé en 1998. Depuis lors, le tronçon St-Gingolph–Evian-les-Bains est sans trafic.

Les discussions sur le rétablissement du tronçon manquant pour le trafic voyageur ont déjà commencé dans les années 50 lors de l'électrification du tronçon St-Maurice–St-Gingolph. Ensuite, l'exploitation touristique du tronçon dans les années 80 a été considérée comme une première étape de la réouverture. Mais le déclencheur pour réellement envisager une réouverture au trafic voyageur a été le projet CEVA qui a provoqué la réalisation d'études de faisabilité. Le RER Sud Léman avec son tronçon St-Gingolph–Evian-les-Bains est considéré comme la future seconde étape, complétant ainsi le réseau ferré autour du Lac Léman.

But de l'étude

Arrivées au stade d'avant-projet, les collectivités concernées se sont demandées, après les études de faisabilité, les conséquences au niveau juridique d'une réouverture. Dans une première étape, l'objectif de l'étude a été de déterminer le statut juridique du tronçon fermé, de part et d'autre de la frontière. En se basant sur cette analyse, trois éléments ont été étudiés d'un point de vue juridique:

- Les obligations procédurales (enquêtes);
- Les différents éléments de l'infrastructure (ponts, tunnels, PN, haltes);
- L'exploitation et le matériel roulant.

Cette étude juridique a permis d'identifier les points critiques qui devront être approfondies par les études suivantes à enclencher et permet de préparer les procédures juridiques à entamer dans le cas d'une réouverture.

Méthodes utilisées

L'analyse de différentes sources (législation, jurisprudence, conventions, etc.) a été effectuée selon les méthodes classiques:

- Interprétation historique (histoire de la naissance de la norme);
- Interprétation téléologique (but de la norme);
- Interprétation systémique (contexte général);
- Interprétation grammaticale (teneur).

Les propositions faites, en se basant sur ces méthodes, ont été soumises à une analyse FFMO (Forces, Faiblesses, Menaces, Opportunités).

Résultats

Statuts juridiques

Le court tronçon suisse de 190 m entre St-Gingolph et la frontière franco-suisse n'a pas de concession d'infrastructure, donc il est considéré comme étant hors service. En ce qui concerne le long tronçon côté français avec 18 km, d'un point de vue juridique, il n'est pas fermé et par conséquent, il fait partie du RFN (Réseau ferré national). Il est seulement suspendu d'exploitation. Ce fait a des conséquences vastes sur d'autres aspects traités dans l'étude.

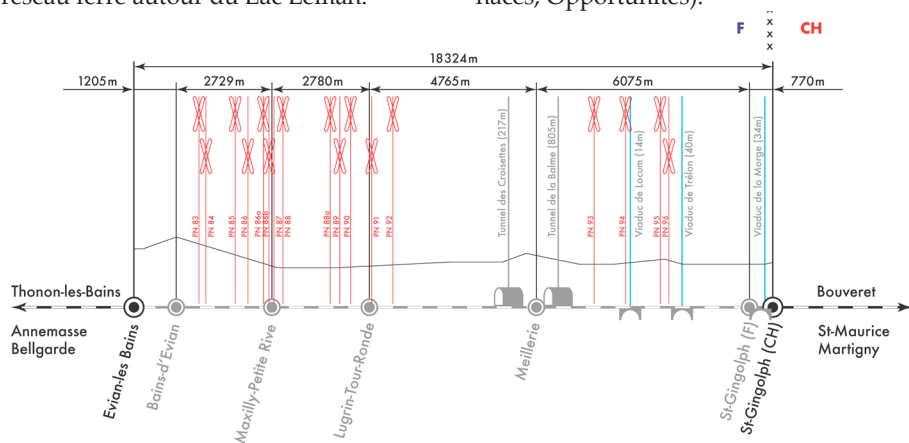
Réformes ferroviaires en France

La réforme ferroviaire de 2014 et la réforme territoriale de 2015 ont fortement changé le paysage ferroviaire. En gros, les deux réformes ont créé la base pour laisser sortir une ligne ou un tronçon de ligne ferroviaire du RFN, c'est-à-dire de la propriété SNCF Réseau et de le transférer à une collectivité territoriale ou un groupement de collectivité territorial. Autrement dit, une région peut devenir propriétaire d'une infrastructure ferroviaire et l'exploiter. Par conséquent, le rétablissement, l'entretien et l'exploitation seront exécutés selon d'autres référentiels que ceux de la SNCF, ce qui peut se traduire par une baisse de coûts.

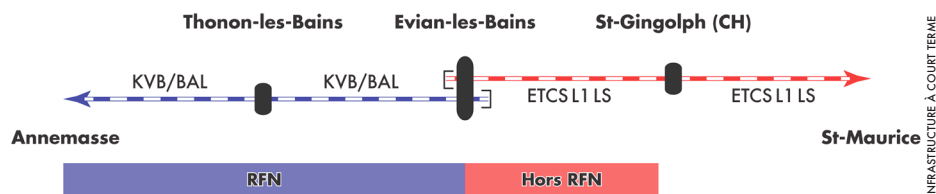
Hypothèses d'infrastructure

Au regard de ce contexte juridique et en profitant au mieux des conventions franco-suisse consacrées à la reconnaissance du matériel roulant et à l'équipement de l'infrastructure sur des tronçons transfrontaliers, deux hypothèses d'infrastructures ont été développées – une hypothèse à court terme et une hypothèse à long terme.

L'hypothèse à court terme propose un prolongement du service existant Region Alps St-Maurice–St-Gingolph jusqu'à Evian-les-Bains. Les conséquences seront une électrification du tronçon français avec le courant suisse de 15 kV/16,7 Hz et l'équipement avec le système de sécurité ferroviaire ETCS L1 LS. Pour profiter un



Étude du cadre juridique de la réouverture



maximum du cadre légal franco-suisse, une séparation des infrastructures en gare d'Evian-les-Bains est proposée. L'hypothèse à long terme propose d'intégrer la LSL dans le RER Léman Express avec le prolongement de la ligne Coppet-Annemasse-Evian-les-Bains jusqu'à Bouveret voire St-Maurice.

Procédures juridiques

En Suisse, il existe un permis unique qui inclut toutes les démarches nécessaires pour construire ou rétablir une ligne ferrée. C'est la Procédure d'approbation des plans (PAP).

Côté français, il y a une multitude de procédures juridiques à prendre en considération. La difficulté majeure est de déterminer lesquelles sont réellement nécessaires pour le rétablissement d'une ligne qui fait encore partie du RFN et donc qui n'est juridiquement pas fermée. Les évaluations socio-économiques ciblent les grands projets d'infrastructures. Le rétablissement d'une ligne ferroviaire existante, suspendue d'exploitation ne peut pas être considéré comme grand projet d'infrastructure. Néanmoins, le rétablissement de la LSL sera concerné par une procédure de participation publique car elle a une incidence sur l'environnement. Dans le cadre du rétablissement d'une ligne ferrée, c'est particulièrement le «Milieu humain» qui est concerné au niveau des incidences environnementales avec les émissions sonores, les vibrations, la pollution de l'air et du sol et le rayonnement non-ionisant. Pour chaque thème énuméré, il faut des études spécifiques qui prouvent que les exigences législatives sont remplies. S'il y a des seuils clairement définis dans la législation, ceux-ci doivent être respectés mais ces seuils n'existent pas toujours. À côté de ces procédures touchant le domaine de l'environnement, il y a des procédures plus techniques comme l'Au-

torisation de mise en exploitation commerciale (AMAC) pour l'infrastructure et pour les véhicules empruntant la ligne. Selon l'appartenance de l'infrastructure – hors RFN ou RFN – un autre organisme est compétent selon des règles propres.

Aspects fonciers

Une exploitation ferroviaire exige une assiette libre d'obstacle. Les distances minimales entre l'assiette ferroviaire et les obstacles fixes sont inscrites dans la loi. Dans une première approche, nous avons identifié différents bâtiments qui peuvent entrer en conflit avec les limites légales. Une vérification in situ sera nécessaire pour confirmer cette hypothèse.

Aspects infrastructurels

La LSL est dotée de nombreux ouvrages d'arts (ponts, tunnels, PN, haltes). La remise en service implique de respecter des règles issues du cadre législatif national ou international. Pour le rétablissement des ponts, il y a uniquement les différentes règles de l'art à respecter. En ce qui concerne les tunnels, qui se trouvent uniquement côté français, ils doivent être équipés d'un cheminement de sauvetage. Vu cette obligation, il est proposé d'assainir les deux tunnels de telle sorte qu'une électrification avec 25 kV/50 Hz sera possible ainsi qu'une circulation avec des véhicules à double étage. Dans le cadre de la réouverture de la LSL, il est prévu d'établir quatre haltes intermédiaires sur le sol français. Là, les exigences législatives concernent l'accès au quai pour les PMR. La hauteur des quais sera à 55 cm pour remplir les exigences PMR avec une longueur de 150 m. En France, le thème du rétablissement des PN (Passage à niveau) est discuté d'une manière controversée. Mais les bases légales sont très claires. Il est dans la compétence du Préfet d'autoriser

une réouverture, une nouvelle construction ou la fermeture d'un PN. Il est proposé d'appliquer des méthodes suisses pour l'étude de sécurité aux PN et pour les installations concrètes afin d'éviter des dénivellements, très coûteux.

Aspects d'exploitation

Les coûts d'exploitation des services régionaux, exprimés en EUR par train-km, montrent qu'une exploitation selon les standards suisses coûterait moins cher que selon les standards français. Raison pour laquelle, une exploitation selon les standards suisses, pour une première phase, est recommandée.

Une autre thématique qui concerne la réouverture de la LSL est le régime de douane et de contrôle à la frontière. Comme la Suisse fait partie de l'espace Schengen, il n'y a pas d'obligation pour réintroduire des contrôles de personnes à la frontière. Par contre, la Suisse n'est pas dans l'union douanière. Par conséquent, il faut prévoir avec la réouverture de la LSL un contrôle des biens passant la frontière.

Une autre question importante est le système de tarification à appliquer. Pour une première phase, il est conseillé de prolonger la tarification suisse (service direct) jusqu'à Evian-les-Bains, selon l'exemple de la ligne Delémont-Delle.

Commettant:

Canton du Valais – DMTE
Délégué à la mobilité

Réalisation:

Novembre 2015 à juin 2017

Contact:

M. Rieder, J. Walckiers, C. Tellier CCR
Naegelsestrasse 26
CH-8406 Winterthur
bonjour@ccr.ch
www.ccr.ch

Crédit photo:

Page de garde: Train de RegionAlp à St-Gingolph
© CCR

Cette étude a été réalisée avec le soutien de



CCRR CENTRE DE COMPÉTENCE
TRAFIC RÉGIONAL RIEDER