

Tobias Zellweger

Les transports collectifs  
de personnes dans  
l'agglomération franco-  
genevoise: Etude de  
droit transfrontalier

L.G.D.J

Schulthess § 2008

# Table des matières

<i>Remerciements</i>	VII
<i>Abréviations</i>	XVII
<b>Introduction</b>	1
<b>Première partie: Les données</b>	
<b>I. Le transport collectif de personnes dans l'agglomération genevoise</b>	7
1. Une demande croissante de transport collectif dans un contexte transfrontalier	7
1.1. Le cadre géographique concerné	7
1.2. Le trafic pendulaire	9
2. Une offre de transport collectif restreinte par la complexité transfrontalière	13
2.1. Quelques exemples de transports collectifs transfrontaliers de personnes	13
2.2. Une dimension transfrontalière génératrice de difficultés juridiques	17
<b>II. La réglementation du transport collectif de personnes en Suisse et en France</b>	22
1. La réglementation suisse du transport collectif de personnes	24
1.1. La législation en matière de transport collectif de personnes	24
1.1.1. La régle des postes	25
1.1.2. La portée de la régle du transport de personnes	26
1.2. Le régime du transport régulier et professionnel de personnes	28
1.2.1. L'autorisation fédérale pour le transport international	30
1.2.2. Les autorisations cantonales	32
1.2.3. Les concessions	33
1.3. Le transport de personnes par route	34
1.3.1. La licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route	35
1.3.2. Le transport de personnes par trolleybus	36
1.4. Le transport de personnes par chemin de fer	38
1.4.1. La législation en matière de chemins de fer	38
1.4.2. La réforme du droit ferroviaire	40

1.4.3.	Les concessions d'infrastructure	41
1.4.4.	Les concessions ou autorisations pour le transport régulier de voyageurs	43
1.4.5.	L'accès au réseau	43
1.4.6.	La construction d'installations ferroviaires	45
1.5.	Le transport de personnes par bateau	46
1.5.1.	La législation applicable au transport de personnes par bateau	47
1.5.2.	L'organisation du transport régulier de personnes par bateau	47
1.6.	Le financement du transport collectif de personnes	48
1.6.1.	Le principe de la commande	49
1.6.2.	Le rôle de la Confédération, des cantons et des communes	51
1.6.3.	Les tarifs	54
2.	La réglementation française du transport collectif de personnes	55
2.1.	La législation en matière de transport collectif de personnes	55
2.1.1.	La loi d'orientation des transports intérieurs	55
2.1.2.	Les autres sources de droit pertinentes pour le transport collectif de personnes	57
2.2.	Le régime du transport public de personnes	58
2.2.1.	Le contexte institutionnel du transport public de personnes	59
2.2.2.	L'exploitation des services de transport public	61
2.2.3.	L'exploitation d'un service régulier international	64
2.2.4.	Le registre des transporteurs de personnes	66
2.3.	Le transport urbain de personnes	67
2.3.1.	Le périmètre de transports urbains	67
2.3.2.	Le plan de déplacements urbains	68
2.4.	Le transport routier non urbain de personnes	69
2.4.1.	Les services publics réguliers et à la demande	70
2.4.2.	Les services occasionnels et les services privés	72
2.5.	Le transport de personnes par chemin de fer	73
2.5.1.	La réforme du transport ferroviaire	73
2.5.2.	La décentralisation de l'organisation des services ferroviaires régionaux	74
2.5.3.	L'accès au réseau	77
2.6.	Le transport de personnes par bateau	78
2.6.1.	La législation applicable au transport de personnes par bateau	79
2.6.2.	L'organisation du transport de personnes par bateau	80

2.7. Le financement du transport collectif de personnes	82
2.7.1. Les tarifs	83
2.7.2. Les contributions des collectivités territoriales et de l'Etat	84
2.7.3. Le versement transport	85
3. Le droit international applicable aux transports collectifs entre la Suisse et la France	85
3.1. Les accords portant sur le transport de personnes par la route	86
3.1.1. L'Accord franco-suisse sur les transports routiers	87
3.1.2. L'Accord bilatéral entre la Suisse et la Communauté européenne sur les transports terrestres	89
3.1.3. L'applicabilité aux transports routiers transfrontaliers de l'Accord franco-suisse sur les transports routiers et de l'Accord bilatéral entre la Suisse et la Communauté européenne sur les transports terrestres	92
3.2. Les accords portant sur le transport de personnes par chemin de fer	97
3.3. Les accords portant sur le transport de personnes par bateau	100
<b>III. Le cadre de la coopération transfrontalière</b>	102
1. La marge de manœuvre des collectivités territoriales	102
1.1. La petite politique étrangère des cantons suisses	102
1.1.1. La subsidiarité des compétences cantonales en matière de politique étrangère	103
1.1.2. La quasi-absence de dispositions spécifiques relatives à la coopération transfrontalière	106
1.2. Les compétences des collectivités territoriales françaises	109
1.2.1. Le statut général des collectivités territoriales	110
1.2.2. Les conventions de coopération	111
1.2.3. La participation de collectivités territoriales françaises à des organismes étrangers	115
1.2.4. La participation de collectivités territoriales étrangères à des organismes français	116
1.2.5. Un droit de la coopération transfrontalière en mouvement	118
2. Les accords internationaux relatifs à la coopération transfrontalière	120
2.1. La Convention de Madrid	120
2.2. Le protocole additionnel à la Convention de Madrid	124
2.3. L'Accord de Karlsruhe	127
2.4. Quelques considérations générales sur l'impact des accords internationaux	133

3. Les institutions de coopération transfrontalière en matière de transport collectif dans l'agglomération genevoise	135
3.1. Le Comité régional franco-genevois	135
3.2. Le Conseil du Léman	138
3.3. Le Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois	142
3.4. Le Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics transfrontaliers	151
4. La participation suisse aux initiatives communautaires en faveur de la coopération transfrontalière	157

**Deuxième partie:  
Les expériences**

<b>I. Le transport par la route</b>	<b>166</b>
1. L'extension du réseau de bus des Transports Publics Genevois vers la France	166
1.1. L'historique des lignes de bus transfrontalières des Transports Publics Genevois	166
1.2. Le montage juridique	171
1.2.1. Les lignes exploitées par les Transports Publics Genevois	172
1.2.2. Les lignes exploitées par des sous-traitants des Transports Publics Genevois	176
1.2.3. Le rôle des Transports Publics Genevois dans l'exploitation du réseau de transports de l'agglomération annemassienne	184
1.3. L'analyse de quelques difficultés juridiques liées à la dimension transfrontalière	187
1.3.1. L'interdiction du cabotage	187
1.3.2. La compétence des collectivités territoriales françaises pour la conclusion de conventions de coopération en matière de transport collectif de personnes	189
1.3.3. La conformité des conventions de coopération au droit supérieur	195
1.3.4. Les marchés publics	198
2. La participation de communes françaises au réseau Noctambus	204
2.1. L'historique du réseau Noctambus	204
2.2. Le montage juridique	206
2.3. Les difficultés liées à la dimension transfrontalière	207
2.3.1. L'interdiction du cabotage	207
2.3.2. La compétence des communes françaises pour l'organisation des lignes Noctambus	208

2.3.3. L'adhésion des communes françaises à la commission Noctambus	208
3. Les autres lignes de bus transfrontalières	210
<b>II. Le transport par chemin de fer</b>	<b>212</b>
1. La ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse: le cœur d'un futur Réseau Express Régional	212
1.1. L'historique de la ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse	212
1.1.1. Les origines du projet de ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse	212
1.1.2. Les études portant sur un métro léger, sur la ligne du Barreau sud et sur un transport collectif en site propre	220
1.1.3. Un projet en cours	230
1.2. Le montage juridique	235
1.2.1. L'imbrication des actes juridiques portant sur la ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse	236
1.2.2. La coordination franco-suisse et la maîtrise d'ouvrage de la ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse	241
1.2.3. La future exploitation de la ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse	245
1.3. Les difficultés liées à la dimension transfrontalière	249
1.3.1. La ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse: un projet transfrontalier ?	249
1.3.2. La coordination entre les acteurs impliqués dans le projet	252
2. Les autres projets transfrontaliers de lignes ferroviaires	254
2.1. Le Train Express Régional Bellegarde – Genève	255
2.2. La ligne du Haut-Bugey dite « ligne des Carpates »	256
2.3. La ligne ferroviaire du Sud-Léman dite « ligne de Tonkin »	258
2.4. Un réseau transfrontalier de tramways ?	261
3. Le Téléphérique du Salève	264
3.1. L'historique du Téléphérique du Salève	264
3.2. Le montage juridique	266
<b>III. Le transport par bateau</b>	<b>270</b>
1. Les services touristiques et les services réguliers entre les rives françaises et suisses	270
1.1. Les services touristiques	270
1.2. La liaison lacustre entre Lausanne et Evian	273
1.3. Le projet du bac lémanique	274
1.4. La liaison lacustre entre Chens-sur-Léman et Nyon	275

2.	La participation financière des collectivités françaises aux services de la Compagnie Générale de Navigation	277
2.1.	Le montage juridique	277
2.1.1.	L'exploitation des services transfrontaliers par la Compagnie Générale de Navigation	278
2.1.2.	Les conventions entre la Compagnie Générale de Navigation et les collectivités françaises	279
2.2.	Les difficultés liées à la dimension transfrontalière	282
2.2.1.	La compétence des collectivités françaises pour le financement d'un transport public par bateau	283
2.2.2.	Les marchés publics	286
2.2.3.	La nature juridique des conventions conclues entre la CGN et les collectivités territoriales françaises	290
<b>IV.</b>	<b>L'établissement d'une communauté tarifaire intégrale</b>	<b>292</b>
1.	L'historique	292
2.	Le montage juridique	293
3.	Les difficultés liées à la dimension transfrontalière	294
<b>Troisième partie :</b>		
<b>Les perspectives</b>		
<b>I.</b>	<b>Les problèmes à résoudre</b>	<b>301</b>
1.	Tentative d'une typologie des problèmes rencontrés dans l'organisation des transports collectifs transfrontaliers	301
1.1.	Les obstacles juridiques	301
1.2.	L'insécurité juridique	304
1.3.	La complexité organisationnelle	307
1.4.	Le défaut de volonté politique	311
1.5.	La légitimation démocratique	312
2.	Le volet stratégique et le volet opérationnel des projets transfrontaliers	315
2.1.	Vers un changement de paradigme : la distinction entre le volet stratégique et le volet opérationnel des projets transfrontaliers	315
2.2.	Signification in concreto de la distinction entre le volet stratégique et le volet opérationnel	326
<b>II.</b>	<b>Les réponses institutionnelles en cours</b>	<b>332</b>
1.	Les évolutions dans l'agglomération franco-genevoise	332
1.1.	Une concertation politique renforcée	332
1.1.1.	L'adoption et la mise en œuvre de la Charte DTPR	333
1.1.2.	Le projet d'agglomération et ses implications	335

1.2. Une amélioration du cadre juridique de la coopération transfrontalière	342
1.2.1. L'Accord de Karlsruhe apporte plus de précision...	342
1.2.2. ... mais ne résout pas l'ensemble des problèmes	345
2. Les évolutions sur le plan européen	351
2.1. L'émergence d'un droit communautaire de la coopération transfrontalière	352
2.1.1. Le groupement européen de coopération territoriale	353
2.1.2. Les conséquences pour la Suisse	355
2.2. L'évolution des instruments de coopération transfrontalière élaborés au sein du Conseil de l'Europe	357
2.2.1. Les projets de loi unifiée et de troisième protocole additionnel à la Convention de Madrid	357
2.2.2. Les conséquences pour la Suisse	359
<b>III. Les options de <i>lege ferenda</i></b>	360
1. Une meilleure prise en compte des situations frontalières par les droits internes	361
1.1. Options en droit suisse	362
1.1.1. Options en droit cantonal	362
1.1.2. Options en droit fédéral	364
1.2. Options en droit français	365
2. L'adoption formelle d'une stratégie transfrontalière relative aux transports collectifs de personnes	368
2.1. <i>Back to the future</i> : le rattachement au droit international public	369
2.1.1. Un accord international entre collectivités territoriales?	371
2.1.2. Un accord international entre la France et la Suisse?	376
2.2. Le contenu envisageable d'un accord international	379
2.2.1. Les choix politiques	380
2.2.2. Le cadre juridique	380
<b>Conclusion</b>	385
<b>Bibliographie</b>	393
<b>Table de législation</b>	425
<b>Table de jurisprudence</b>	437