

Traduction¹

Convention

entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie² et le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne relative à la garantie de la capacité de l'accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA)

Conclue le 6 septembre 1996

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 3 mars 1998³

Entrée en vigueur par échange de notes le 2 juin 1998

(Etat le 18 juillet 2000)

Le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie⁴ et

le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne,

désireux de créer les conditions permettant un trafic ferroviaire performant entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne, notamment afin d'assurer la liaison à la NLFA,

soucieux de mettre des capacités suffisantes à la disposition du trafic de transit,

souhaitant tenir compte des impératifs de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire, améliorer l'accessibilité des centres importants et délester les routes,

conscients que le corridor du Rhin supérieur en direction de Karlsruhe–Fribourg-en-Brisgau–Bâle constitue la principale ligne d'accès à la NLFA et que cet axe fait partie du réseau transeuropéen de l'Union Européenne,

sachant qu'il existe un lien matériel étroit entre la présente Convention, l'accord conclu le 2 mai 1992 entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse au sujet du trafic routier et ferroviaire des marchandises⁵ (accord sur le transit) et l'accord du 3 décembre 1991 entre le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie⁶ de la Confédération suisse et le ministre des transports de la République italienne, relatif à l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses⁷,

RO 2000 1831; FF 1996 III 392

¹ Le texte original est publié, sous le même chiffre, dans l'édition allemande du présent recueil.

² Actuellement "Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication".

³ Art. 1 al. 1 de l'AF du 3 mars 1998 (RO 2000 1830)

⁴ Actuellement "Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication".

⁵ RS 0.740.71

⁶ Actuellement "Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication".

⁷ RS 0.740.79

reconnaissant l'importance que revêt la coopération des compagnies ferroviaires des deux Parties contractantes,

sont convenus de ce qui suit dans le cadre de leurs compétences:

Art. 1

Les Parties contractantes visent à garantir la capacité du trafic ferroviaire international des voyageurs et des marchandises entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne, notamment sur la principale ligne d'accès à la NLFA, à savoir Karlsruhe–Fribourg-en-Brisgau–Bâle, dans le cadre de leurs compétences et en coordonnant les mesures applicables à l'infrastructure ferroviaire.

Art. 2

(1) Pour atteindre l'objectif mentionné à l'art. 1, les mesures suivantes sont prévues en fonction du but comme relatif au trafic transalpin sous réserve de l'application des procédures requises par le droit national de chaque partie.

(2) Sur les territoires de la Suisse et de l'Allemagne, les capacités de l'accès nord à la NLFA, à savoir l'itinéraire Karlsruhe–Fribourg-en-Brisgau–Bâle, seront augmentées progressivement en fonction de la demande de transport et seront coordonnées entre elles:

- a) pour l'Allemagne:
 - augmentation de la capacité de la ligne actuelle à double voie par la pose d'une signalisation moderne pour la régulation des trains (CIR-ELKE),
 - augmentation de la capacité de la ligne actuelle à double voie par la construction progressive d'une autre double voie destinée à éliminer les goulets d'étranglement,
 - quatre voies sur tout le parcours entre Karlsruhe et Bâle, eu égard à l'utilisation intégrale de la NLFA.
- b) pour la Suisse:
 - construction d'une nouvelle ligne entre les régions d'Olten et de Berne (projet RAIL 2000),
 - construction d'une nouvelle ligne traversant le Jura à partir de la région de Bâle,
 - construction d'un nouveau pont à double voie sur le Rhin pour compléter le chemin de fer de jonction entre la gare badoise de Bâle et Bâle CFF.
- c) A long terme, une convention ultérieure pourra prévoir d'améliorer encore la ligne du Rhin supérieur à double voie en établissant un nouveau passage sur le Rhin à Bad Säckingen.

(3) Avec la présente conception, les axes

Stuttgart–Zurich et
Munich–Zurich

continuent de décharger le trafic régional de marchandises vers la NLFA et de desservir la Suisse orientale et le sud de l'Allemagne.

Art. 3

Les Parties contractantes œuvrent dans le cadre de leurs compétences pour que les compagnies ferroviaires des deux Etats réalisent des mesures propres à intégrer leurs réseaux limitrophes, notamment en vue du renforcement des corridors Stuttgart–Zurich et Munich–Lindau–Zurich.⁸ Grâce à des véhicules à caisses inclinables et à des améliorations ponctuelles des lignes, les temps de parcours seront réduits à 2 h. ¼ entre Stuttgart et Zurich et à 3 h. ¼ entre Munich et Zurich, la fréquence des trains étant appropriée. La concentration des parcours ferroviaires entre Stuttgart respectivement Munich et Zurich via Ulm pourra être envisagée ultérieurement.

Art. 4

(1) Les Parties contractantes s'engagent à

- a) renforcer la collaboration en vue d'harmoniser les paramètres techniques du trafic ferroviaire entre les deux Etats,
- b) prendre des mesures favorisant l'utilisation coordonnée des lignes mentionnées à l'art. 2, et à
- c) œuvrer pour que le passage de la frontière dans le trafic ferroviaire direct soit facilité conformément aux prescriptions légales de chaque Etat.

(2) Les Parties contractantes s'engagent à encourager la collaboration internationale des compagnies ferroviaires.

Art. 5

(1) Un comité directeur est institué pour traiter les questions relatives à l'application de la présente Convention.

(2) Il se compose des représentants du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie⁹ et du Ministère des transports de la République fédérale d'Allemagne. Les compagnies ferroviaires indiquées à l'art. 3 sont consultées en cas de besoin.

(3) Le comité directeur se réunit au moins une fois par année. Il élabore en outre le programme d'exécution des mesures précitées.

(4) Chaque Partie contractante peut demander la convocation du comité directeur si des circonstances particulières l'exigent.

⁸ Voir aussi l'art. 1 al. 2 de l'AF du 3 mars 1998 (RO 2000 1830).

⁹ Actuellement "Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication".

Art. 6

(1) La présente Convention entre en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles requises à cet effet.

(2) La présente Convention est valable jusqu'au 31 décembre 2020 et sera prorogée d'année en année à moins qu'elle ne soit dénoncée par écrit par l'une des Parties contractantes au plus tard trois mois avant l'expiration de chaque année civile.

Fait à Lugano, le 6 septembre 1996 en deux exemplaires originaux en langue allemande.

Le chef du Département fédéral des transports,
des communications et de l'énergie¹⁰:

Moritz Leuenberger

Le ministre des transports de la
République fédérale
d'Allemagne:

Matthias Wissmann

¹⁰ Actuellement "Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication".