

*Texte original***Convention**

entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et le Ministère des transports et de la navigation de la République italienne concernant la garantie de la capacité des principales lignes reliant la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) au réseau italien à haute performance (RHP)

Conclue le 2 novembre 1999

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 19 mars 2001¹

Entrée en vigueur par échange de notes le 18 mai 2001

(Etat le 17 juin 2003)

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

et

le Ministère des transports et de la navigation de la République italienne,
dénommés ci-après Parties contractantes,

désireux de créer les conditions propices à un trafic ferroviaire performant entre la Suisse et la République italienne, en vue notamment d'assurer la liaison entre la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) et le réseau italien à haute performance (RHP),

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

animés par la volonté de tenir compte des impératifs de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire, ainsi que d'améliorer l'accessibilité des centres importants,

décidés à mettre en place les conditions-cadre permettant aux organismes ferroviaires de développer une offre ferroviaire attrayante et compétitive dans le transport transalpin international des voyageurs et des marchandises et d'assurer la synchronisation des systèmes cadencés pour contribuer au délestage des routes,

conscients que des infrastructures de transports performantes constituent la base pour le développement et la compétitivité des économies nationales et des régions,

constatant que les axes du Loetschberg-Simplon et du Saint-Gothard constituent les traversées alpines suisses pour l'accès en Italie qui font 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 européenne et la Confédération suisse au sujet du transport des marchandises par route et par rail² (accord sur le transit) et l'accord conclu le 3 décembre 1991 entre le Ministre des transports de la République

RO 2003 1611; FF 2000 5437

¹ RO 2003 1610

² RS 0.740.71

fédérale allemande, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse et le Ministre des transports de la République italienne sur l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses³ (accord trilatéral),

reconnaissant l'importance que revêt la collaboration des organismes ferroviaires des deux Parties contractantes,

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

Art. 1 Objectif

(1) L'objectif de la présente Convention est d'assurer un raccordement ferroviaire optimal de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) au réseau ferroviaire italien, en particulier au réseau à haute performance (RHP) et de garantir la capacité nécessaire du transport ferroviaire international de voyageurs et de marchandises entre la Suisse et l'Italie.

(2) Aux fins de réaliser cet objectif, les Parties contractantes sont convenues, dans le cadre de leurs compétences, de mettre en place des mesures coordonnées en matière d'infrastructure ferroviaire, d'exploitation rationnelle des lignes et d'interopérabilité du matériel roulant.

Art. 2 Champ d'application

La présente Convention porte sur l'amélioration des liaisons ferroviaires italo-suisse entre les régions italiennes de Milan, Novare, Gênes et les régions suisses de Zurich, Bâle, Berne, Genève et Lausanne.

L'inventaire des liaisons concernées figure à l'annexe 1.

Art. 3 Performances

(1) Les Parties contractantes s'emploient à faciliter les relations de transport entre les régions mentionnées à l'art. 2 et à développer un système de lignes avec des capacités suffisantes en tenant compte des transports publics interrégionaux transfrontaliers.

(2) Les capacités en matière d'infrastructure et d'exploitation seront augmentées de manière progressive, coordonnée et en fonction de la demande de transport et de l'évolution de la technique ferroviaire.

Les performances envisagées sur chacune des liaisons figurent à l'annexe 2.

³ RS 0.740.79

Art. 4 Mesures

Pour atteindre l'objectif mentionné à l'art. 1, les mesures suivantes sont envisagées sous réserve de l'application des procédures requises par le droit national de chaque partie:

- a) court terme:
 - adaptation du gabarit et mesures ponctuelles sur les axes Lœtschberg/Simplon–Milan et Saint Gothard–Novare;
- b) moyen et long termes:
 - optimisation des raccords avec l'aéroport de Malpensa;
 - mesures ponctuelles et améliorations techniques, afin d'augmenter la capacité et d'améliorer le temps de parcours en particulier sur les axes suivants:
 - Lœtschberg/Simplon–Novare
 - Lœtschberg/Simplon–Milan
 - Saint Gothard–Milan
 - Saint Gothard–Novare
 - en fonction du développement des besoins du marché et selon la capacité des infrastructures se rapportant aux liaisons mentionnées à l'annexe 1, soit l'optimisation des terminaux existants, soit la mise en service de terminaux supplémentaires pour le transport combiné transalpin tant accompagné que non accompagné est envisagée, afin d'améliorer les capacités des terminaux et le temps de transbordement;
 - construction d'une nouvelle ligne à haute performance de Lugano vers Milan qui relie la NLFA au RHP.

Art. 5 Accord des entreprises ferroviaires

(1) Sur la base de cette convention, les Parties contractantes aideront les organismes ferroviaires concernés à mettre en œuvre les mesures d'ordre technique dont elles conviendront en elles.

(2) Les entreprises susmentionnées informent périodiquement le Comité directeur prévu par l'art. 9 des progrès réalisés pour la mise en œuvre des objectifs de la présente Convention.

Art. 6 Financement

(1) Les mesures prises dans le cadre de la présente Convention sont financées par les Parties contractantes sur la base des compétences financières en matière d'infrastructures ferroviaires propres à chacune d'elles.

(2) Les Parties contractantes examinent toute possibilité de partenariat public/privé pour le financement des infrastructures, lorsqu'une telle solution constitue un moyen efficace pour la réalisation de telles infrastructures.

(3) Le Comité directeur défini à l'art. 9 veille à ce que les mesures qui font l'objet du financement s'effectuent par étapes, de manière coordonnée et en parallèle.

Art. 7 Collaboration

(1) Les Parties contractantes s'engagent à

- a) renforcer la collaboration en vue d'harmoniser, dans le respect de la législation communautaire, les paramètres techniques dans le trafic ferroviaire international entre les deux Etats,
- b) œuvrer dans le cadre de leurs compétences pour que les organismes ferroviaires des deux Etats favorisent la coordination de l'exploitation des lignes ferroviaires mentionnées à l'art. 2 et à l'annexe 1,
- c) accorder aux entreprises ou aux regroupements d'entreprises ferroviaires, établis dans leurs territoires respectifs, l'accès à leurs réseaux, sur la base des droits prévus dans la législation communautaire,
- d) inciter les autorités compétentes des deux Etats à prendre sans retard toutes mesures dans le but de faciliter le passage de la frontière dans le trafic ferroviaire international. Les mesures applicables en la matière figurent à l'annexe 3,
- e) encourager dans le cadre de leurs possibilités le développement du transport combiné.

(2) Les Parties contractantes s'emploient à encourager la collaboration internationale des organismes ferroviaires, des entreprises de transport combiné, ainsi que des autres opérateurs de la chaîne de transport.

Art. 8 Concession du Simplon

Eu égard à l'échéance de la Concession du 22 février 1896 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon le 31 mai 2005, les Parties contractantes se déclarent d'accord d'entamer, à partir du 1^{er} juin 2000, des négociations visant à définir les futures relations entre elles concernant la ligne en question.

Art. 9 Comité directeur

(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 de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et du Ministère des transports et de la navigation de la République italienne. Les organismes ferroviaires concernés sont consultés en cas de besoin. Chaque partie contractante établit un organe de liaison chargé des relations avec les cantons ou régions concernés.

(3) Le Comité directeur se réunit au moins une fois par année. Il assure le suivi des dispositions de la présente Convention et élabore le programme d'exécution des mesures précitées. Le Comité directeur propose toute modification des annexes qui font partie intégrante de la convention aux Ministères des transports des deux Etats qui ont la compétence de décision. Avec effet au 1^{er} janvier 2005, et tous les cinq

ans après, les annexes sont réexaminées pour tenir compte du développement des mesures et performances prises en considération.

(4) Le Comité directeur établit son règlement intérieur.

(5) Chaque partie contractante peut demander la convocation du Comité directeur si des circonstances particulières l'exigent.

Art. 10 Entrée en vigueur

(1) La présente Convention entre en vigueur à la date de la réception de la seconde notification selon laquelle les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs procédures internes requises à cet effet.

(2) Elle est valable jusqu'au 31 décembre 2020 et sera par la suite prorogée d'année en année à moins qu'elle ne soit dénoncée par écrit par l'une des Parties contractantes au plus tard six mois avant l'expiration de chaque année civile. Elle pourra être modifiée par voie diplomatique moyennant l'accord des Parties contractantes et les modifications entreront en vigueur à la date de réception de la note de réponse.

En foi de quoi, les Représentants soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement, ont signé la présente Convention.

Fait à Bâle, le 2 novembre 1999 en deux originaux en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Département fédéral
de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication:

Moritz Leuenberger

Pour le Ministère
des transports et de la navigation
de la République italienne:

Tiziano Treu

*Annexe 1**Ad art. 2* Champs d'application

(1) Les régions mentionnées à l'art. 2 sont reliées principalement par les liaisons indiquées ci-dessous:

(Bâle-) Zurich-Saint-Gothard-Milan

(Bâle-) Zurich-Saint-Gothard-Novare (-Gênes)

(Bâle-) Berne-Loetschberg-Simplon-Novare (-Gênes)

(Bâle-) Berne-Loetschberg-Simplon-Milan

(Genève-) Lausanne-Simplon-Novare (-Gênes)

(Genève-) Lausanne-Simplon-Milan

(2) Dans le cadre des liaisons susmentionnées, un raccordement optimal avec l'aéroport international de Malpensa sera pris en considération.

Ad art. 3 Performances

(1) *Infrastructure: normes techniques*

- a) Les normes techniques minimales à atteindre figurent dans l'Accord européen du 1^{er} février 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes⁴ (AGTC) (cf. notamment l'annexe III).
- b) Les Parties contractantes s'emploient à adapter les normes techniques minimales en fonction des prévisions et de l'évolution du trafic et de manière à atteindre les performances optimales suivantes:
 - nombre de voies
double voie, pour autant que cela se justifie sur le plan économique.
 - gabarit
profil UIC C pour les nouvelles constructions et profil UIC B comme norme minimale pour les lignes principales existantes.
 - capacités
le nombre optimal de trains journaliers pouvant circuler sur chaque tronçon sera déterminé en fonction des besoins et de façon à offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement afférent à toute grande ligne internationale.

(2) *Terminaux: normes d'aménagement*

- a) Les normes d'aménagement minimal à atteindre figurent dans l'Accord européen du 1^{er} février 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (cf. notamment l'annexe IV, let. D et E).
- b) La création ou l'amélioration de terminaux pour le transport combiné transalpin dans le Nord de l'Italie s'effectuera en fonction de l'évolution des besoins du marché et de manière à satisfaire les objectifs définis dans les accords internationaux entre la Suisse et la Communauté européenne en matière de transports.

(3) *Paramètres de qualité*

- a) Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour que, suivant l'évolution de la demande du transport de voyageurs sur longues distances et en tirant parti des progrès techniques, le temps de parcours pour les trajets Berne–Milan, Lausanne–Milan et Zurich–Milan puisse avoisiner les deux heures. Une attention particulière sera accordée à la mise à disposition de correspondances optimales dans les gares de départ et d'arrivée susmentionnées.

⁴ RS 0.740.81

- b) Pour le trafic marchandises, les objectifs de l'Accord européen du 1^{er} février 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (cf. notamment l'annexe IV) sont considérés comme une exigence minimale. A long terme, il y a lieu de mettre en service, à travers les Alpes, des trains marchandises plus longs, plus lourds et plus rapides.
- c) Le nombre nécessaire de sillons, mis à disposition par les organismes ferroviaires, devra tenir compte de l'évolution du trafic interrégional transfrontalier.
- d) Des sillons sont également prévus tant pour le transport combiné transalpin accompagné que non accompagné.

Ad art. 7 Facilitation des passages à la frontière

(1) Les temps d'arrêt des trains pour effectuer tous les contrôles aux frontières seront réduits à la durée minimale nécessaire du point de vue technique, sauf dans des circonstances dûment justifiées.

(2) Dans le trafic voyageurs, les contrôles douaniers auront lieu en cours de route, s'il n'est pas possible de les faire durant l'arrêt normal (embarquement et débarquement des voyageurs) ou pendant un arrêt technique (changement de locomotive).

