

Accord

entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses

Conclu le 3 décembre 1991

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 16 décembre 1992²

Approbation communiquée par la Suisse aux autres parties contractantes le 21 janvier 1993

Entré en vigueur avec effet le 3 décembre 1991

Préambule

Le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, ci-après les parties contractantes,

- vu le mémorandum des ministres des transports relatif à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, adopté lors de la rencontre des 15 et 16 avril 1989 à Udine,
- vu les mesures décidées par le Conseil fédéral suisse en vue d'augmenter la capacité de l'offre du trafic combiné sur les lignes existantes,
- vu l'arrêté du Conseil fédéral suisse du 25 octobre 1989 instituant une solution transitoire jusqu'à la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1

Les parties contractantes sont convenues d'envisager le trafic combiné comme une possibilité de résoudre, à court et à moyen termes, les problèmes que pose le transport des marchandises à travers les Alpes.

RO 1993 1232; FF 1992 III 1001

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

² RO 1993 1231

Art. 2

Le présent accord est applicable aux lignes ferroviaires Bâle/Rielasingen/Schaffhouse–Kandersteg–Domodossola et Bâle/Rielasingen/Schaffhouse–Goeschenen–Chiasso/Luino, ainsi qu’aux lignes d’accès nord et sud.

Art. 3

Les parties contractantes aideront les quatre réseaux concernés (Chemins de fer italiens de l’État, Chemin de fer fédéral allemand, Chemins de fer fédéraux suisses, Chemins de fer des Alpes bernoises Berne–Lötschberg–Simplon) à mettre en œuvre les mesures dont elles sont convenues dans l’accord ferroviaire du 25 novembre 1991. Elles s’engagent à collaborer à cette fin.

Art. 4

Les parties contractantes conviennent d’augmenter la capacité à 58 trains de feroutage par jour (total des deux directions) d’ici à 1994 et d’améliorer dans ce but tant l’infrastructure que l’organisation de l’exploitation. Les programmes figurant dans l’accord ferroviaire du 25 novembre 1991 sont pris en considération.

Les parties contractantes s’engagent à intervenir auprès de leurs chemins de fer pour que tous les trains du trafic combiné soient acceptés et acheminés dans la mesure où le permet la capacité de l’infrastructure. La situation actuelle des transports donne une offre globale de 700 000 envois (calcul fondé sur une unité de chargement de 12 mètres de longueur).

Pour atteindre dans les délais les objectifs du présent accord, les parties contractantes procéderont sur le plan technique à des investissements coordonnés et convenus d’avance. Les mesures à prendre sont les suivantes:

A. Transit par Domodossola

Côté italien

- Adapter la ligne Turin–Novare–Domodossola–Iselle au profil «B plus» (code P80) et renforcer ses équipements pour la traction électrique.
- Électrifier et adapter au profil «B plus» (code P80) la ligne Novare–Vignale–Domodossola.
- Réaliser la nouvelle gare de triage Domo II.
- Développer le bloc de ligne automatique sur la ligne Gallarate–Domodossola.
- Agrandir le terminal de feroutage de Novare.
- Agrandir la gare de triage et de feroutage de Turin Orbassano.

Côté suisse

- Adapter au profil «B plus» (code P80) le tunnel du Simplon (Brigue–Iselle).
- Adapter au profil «B plus» (code P80) le tunnel du Lötschberg et les lignes d’accès.

B. Transit par Chiasso

Côté italien

- Installer le bloc de ligne automatique et banalisé sur la ligne Chiasso–Milan.
- Adapter au profil «B» (code P60) la ligne Chiasso–Milan.
- Construire un terminal de ferroutage à Segrate.

Côté suisse

- Augmenter la capacité de la ligne Bâle–Chiasso, en agrandissant les installations des gares, en doublant la voie et en installant un bloc de ligne automatique et banalisé.
- Renforcer les équipements de la traction électrique par de nouveaux générateurs et de nouveaux convertisseurs.
- Dans les années consécutives à 1994, la Suisse prendra d'autres mesures pour augmenter la capacité du réseau à la faveur du projet RAIL 2000.

Côté allemand

- La partie allemande de la ligne Offenbourg–Bâle sera développée selon le plan allemand des voies de communication.
- L'opportunité d'une extension à quatre voies sera examinée.

Art. 5

Les parties contractantes invitent les chemins de fer à élaborer, en collaboration avec les sociétés assurant le trafic combiné et, éventuellement, les autres exploitants d'un tel service, des offres compétitives pour le trafic combiné à travers la Suisse, notamment en ce qui concerne la qualité du transport, le raccourcissement et le respect des temps d'acheminement et de livraison, ainsi que les tarifs. Ces offres doivent répondre au droit communautaire.

Elles encouragent en outre les chemins de fer à élaborer des propositions en vue de renforcer leur responsabilité en matière de dommages et de respect des délais de livraison.

Art. 6

Les parties contractantes soutiennent la demande du trafic combiné rail/route en s'employant à restreindre les obstacles administratifs, notamment en ce qui concerne les interdictions de circuler, les dimensions et les poids fixés par les réglementations applicables au trafic combiné dans la Communauté européenne, le cabotage pour les trajets initiaux et terminaux ainsi que les formalités douanières et celles de médecine vétérinaire et phytosanitaire.

La Suisse et l'Allemagne conviennent de traiter sur un pied d'égalité les trafics combinés rail/route et rail/voie navigable.

Art. 7

Avec l'accord de ses chemins de fer, la Suisse se déclare disposée à mettre à la disposition des parties contractantes, en fonction des besoins du marché, des wagons à plancher surbaissé pour le trafic bilatéral et le transit en chaussée roulante.

Elle indemniserà les chemins de fer suisses des pertes d'exploitation résultant de l'application de prix compétitifs par rapport à ceux des transports routiers.

Art. 8

Les parties contractantes s'engagent à prendre des mesures spéciales, lorsque l'exploitation est interrompue pendant plus de cinq heures par suite de force majeure ou d'autres perturbations techniques.

Pour les frets du trafic combiné déjà chargés ou faisant l'objet d'une réservation, on peut prévoir, si un transbordement est possible, de déroger aux contingents et aux autorisations de transport soumises à une taxe, aux prescriptions sur les dimensions et les poids, ou aux interdictions de circuler la nuit sur les routes.

Art. 9

Les représentants des parties contractantes, des chemins de fer, des sociétés assurant le trafic combiné et, éventuellement, d'autres exploitants de celui-ci se rencontreront chaque fois que cela sera nécessaire pour suivre l'évolution de la situation et élaborer éventuellement d'autres mesures supplémentaires.

Les problèmes qui ne peuvent pas être résolus lors de ces rencontres seront présentés, pour décision, aux parties contractantes.

Art. 10

Avant de prendre des mesures relatives au trafic de transit à travers la Suisse, les parties contractantes se consulteront pour convenir de procédures coordonnées qui tiennent compte des besoins et des possibilités des chemins de fer.

Art. 11

Le présent accord entre en vigueur le jour de sa signature.

Pour la Suisse, l'accord doit en tout cas être soumis à l'approbation du Parlement; celle-ci sera communiquée immédiatement aux autres parties contractantes.

La validité du présent accord est de six ans; chaque partie contractante peut le dénoncer par écrit moyennant un délai de six mois. La dénonciation sera motivée et communiquée aux autres parties contractantes.

Fait à Bonn le 3 décembre 1991 en trois originaux, chacun étant rédigé en allemand et en italien, chaque texte faisant également foi.

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

e. r. Dieter Schulte

Le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse:

e. r. Rodolphe Imhoof

Le Ministre des transports de la République italienne:

e. r. Marcello Guidi

