

CH_VB 96.061 vom 6. August 1996

Bundesverwaltung, 1996-08-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_96.061

FR: CH_VB 96.061 du 6 août 1996

IT: CH_VB 96.061 del 6 agosto 1996

Erwägungen

E. 26

juin 1996 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Delamuraz
Le chancelier de la Confédération, Couchepin 392 1996-413

Condensé La convention bilatérale avec la République fédérale d'Allemagne, signée par les ministres des transports le ... 1996 à ... garantit que la NLFA ne sera pas sous-utilisée faute de capacités suffisantes ou à cause d'offres peu attrayantes sur le parcours allemand. Par ailleurs, la Suisse obtiendra un raccourcissement des temps de parcours dans le trafic-voyageurs et, dans le trafic-marchandises, des lignes perfor- mantes conduisant vers les centres de l'Allemagne et vers le nord de l'Europe. . La convention ne vise pas à fixer les futures mesures sous forme de projets de construction détaillés et définitifs, mais à coordonner les planifications nationales dans la zone transfrontalière afin de leur donner une orientation commune et à définir de manière contraignante les projets envisagés. Le calendrier de toutes les aug- mentations de capacité dépend des besoins, c'est-à-dire de la demande de transport. En Allemagne, la capacité de la ligne Karlsruhe-Offenbourg-Bâle, qui constitue le principal accès nord à la NLFA, sera augmentée à court terme par la pose de dispositifs modernes de régulation du trafic. A moyen terme, on aménagera entière- ment quatre voies jusqu'à Baie; on procédera par étapes en fonction de la demande croissante de prestations de transport. Quant aux lignes Stuttgart-Schaffhouse-Zurich et Munich-Saint-Gall-Zurich, qui servent surtout au trafic voyageurs, le temps de parcours sera réduit d'une heure sur chaque itinéraire grâce à l'emploi de trains à caisses inclinables et à des améliorations ponctuelles de l'infrastructure. Ainsi, la durée des voyages sur ces parcours sera ramenée respectivement à 2 h. 'A et à 3 h. 'A Pour sa part, la Suisse envisage les mesures suivantes: nouveau tronçon Mattstetten- Rothrist (dans le cadre de la première étape de RAIL 2000), une nouvelle traversée du Jura (si nécessaire au titre de la deuxième étape de RAIL 2000), dont la localisation géographique entre les zones de Baie et d'Oltén-Brugg n'est pas précisée, ainsi que la construction d'un deuxième pont à double voie sur le Rhin entre la gare badoise de Baie et Baie CFF. Le principe de territorialité s'applique à la concrétisation des mesures précitées. En d'autres termes, chaque pays est compétent pour son territoire. La coordination est assurée par un comité directeur. Le principe de territorialité vaut aussi pour le financement. Ainsi, les ouvrages qui concernent le territoire allemand seront financés par l'Allemagne, les mesures se rapportant à la Suisse étant prises en charge par notre pays. Les ouvrages se rapportant à la Suisse et qui figurent dans la convention relèvent, pour la plupart, de la planification à long terme de RAIL 2000. Leur financement sera garanti dans le cadre du projet sur la «construction et le financement de l'infrastructure des transports publics». Les quelques mesures ne ressortissant pas à RAIL 2000 seront financées par le budget ordinaire des CFF. 393

Message I Partie générale II Situation initiale Le transport de marchandises et de voyageurs a depuis toujours une grande importance internationale pour la Suisse, petite nation sans matières premières et fortement axée sur le commerce extérieur. Au cours de ces prochaines décennies, le marché intérieur européen et l'ouverture de l'Europe de l'Est renforceront les flux de trafic à travers les frontières. Mais le développement du trafic routier et aérien atteint les limites du supportable. C'est pourquoi l'Union européenne (UE), au titre du développement durable, et nous-mêmes avons l'intention de procurer au rail une plus grande part du marché des transports. L'UE planifie et réalise à ce propos le réseau transeuropéen des chemins de fer, notamment pour le transport des voyageurs à grande vitesse et le trafic combiné, qui permettra des offres plus performantes et plus attrayantes. Pour l'économie suisse et la qualité de vie de la population, il est indispensable que la Suisse s'intègre dans ce réseau ferroviaire à grande vitesse. Sinon, le trafic voyageurs nord-sud, empruntant la Porte de Bourgogne et la nouvelle ligne de base Lyon-Turin (Mont-Cenis) ou la nouvelle ligne de base du Brenner, contournera notre pays. Par ailleurs, les pays étrangers ne réaliseraient pas de voies d'accès performantes pour le trafic d'importation et d'exportation avec la Suisse. C'est pourquoi la Suisse a intérêt à ce que la NLFA fasse partie des réseaux européens à grand débit pour le trafic voyageurs à grande vitesse et le trafic marchandises. Cela lui garantira des liaisons plus courtes et plus attrayantes vers les centres européens et lui permettra de transférer sur le rail de manière écologique le trafic marchandises avec l'étranger et le trafic de transit. L'accessibilité de notre pays s'en trouvera améliorée de manière déterminante (cf. annexe 1). Pour garantir un raccordement optimal au réseau européen à grande vitesse, utiliser entièrement les capacités de la NLFA et empêcher le contournement de la Suisse dans le trafic ferroviaire, les lignes d'accès internationales doivent disposer assez tôt de capacités suffisantes et présenter des offres attrayantes. L'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin) dispose que la Confédération s'emploiera à développer les lignes internationales de la Suisse occidentale (art. 7), de la Suisse orientale (art. 8) et de la Suisse méridionale (art. 9). L'article 6 et l'annexe 4,5e alinéa, de l'accord du 2 mai 1992 sur le transit entre la Communauté européenne et la Suisse précisent que la capacité de certains tronçons, notamment entre Mannheim et Baie, doit être augmentée. Cette mesure est aussi mentionnée à l'article 4 B de l'accord trilatéral du 3 décembre 1991 entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail/route. !> RS 742.104 2> RS 0.742.71 394

Pour planifier les tronçons d'accès internationaux et les coordonner globalement, * la Confédération entend conclure avec la France, l'Allemagne et l'Italie des conventions bilatérales qui mentionneront à titre indicatif les objectifs réciproques et les mesures à réaliser quant aux liaisons ferroviaires internationales. S'agissant du raccordement de la Suisse romande au réseau TGV français, il est prévu de signer ces prochaines années une convention bilatérale, fruit des travaux d'un groupe d'étude franco-suisse institué en 1991. Aux fins de développer le trafic ferroviaire entre la Suisse et l'Italie, les deux ministères des transports, en coopérant entre eux et avec la Lombardie et le canton du Tessin, procéderont à des évaluations du corridor de transport et à des études de faisabilité pour une nouvelle ligne à construire entre Lugano et Milan. L'étude d'opportunité y relative doit commencer cette année encore. De même, les CFF et les FS examinent en commun les lignes internationales traversant le Saint-Gothard et le Loetschberg et aboutissant à Milan, ainsi que l'aménagement du système ferroviaire dans la région délimitée par le Simplon, le lac Majeur, Novare et Gênes. Une déclaration commune d'intérêt est adoptée1). Jusqu'à

présent, les planifications du développement des liaisons ferroviaires entre la Suisse et l'Italie ne se sont pas déroulées dans le cadre officiel d'un groupe de travail binational. La Suisse souhaite cependant constituer un groupe de travail en bonne et due forme, dirigé par les ministères, afin de signer une convention bilatérale. En ce qui concerne les liaisons ferroviaires internationales au nord de la Suisse, le groupe de travail germano-suisse a terminé son activité par le paraphe, le 4 décembre 1995, de la présente convention. La signature par les ministres s'est faite à ..., le ... 1996. 12 Objectif et limites de la convention bilatérale avec l'Allemagne La convention bilatérale entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et le ministre allemand des transports porte sur les lignes d'accès internationales à la NLFA, au nord du périmètre de planification de |; la NLFA, y compris le raccordement de la Suisse orientale. La convention ne vise pas à fixer sous forme de projets de construction définitifs les mesures nécessaires à l'avenir. Il s'agit plutôt de coordonner, à titre indicatif, les planifications nationales dans la zone frontalière et de leur donner un caractère contraignant. Avec la convention, la Confédération satisfait à l'obligation d'améliorer l'intégration de la Suisse orientale dans le réseau européen à grande vitesse, conformément à l'arrêté sur le transit alpin.) Déclaration d'intention du 13 septembre 1995 entre les Chemins de fer de l'Etat - Société • de transports et de services (FS) et les Chemins de fer fédéraux suisses pour la planification des modifications des lignes ferroviaires de liaison entre les deux réseaux. 395

13 Lignes d'accès nord à la NLFA; planification européenne et plan allemand des voies de communication 131 Schéma directeur du réseau européen des trains à grande vitesse Le trafic voyageurs à grande vitesse (TVGV) est considéré comme un marché ferroviaire promis à un bel avenir. Selon une étude commandée par TUE1), le développement systématique du réseau TVGV permettra d'ici à 2010 de réaliser 142 milliards de voyageurs-kilomètres supplémentaires, y compris sur les liaisons dites fondamentales. Cela étant, l'UE prépare une grande extension du réseau. La ligne Karlsruhe-Offenbourg-Bâle-Zurich/Berne figure dans le schéma directeur du réseau européen à grande vitesse; elle y constitue l'une des liaisons centrales du trafic nord-sud. Les normes d'aménagement prévues sur la nouvelle double voie construite en sus de celle qui existe déjà permettront une vitesse maximale supérieure à 250 km/h. En Suisse, les vitesses autorisées sur les nouvelles lignes seront de 250 km/h. Sur le reste du réseau aménagé, elles atteindront 200 km/h. Les lignes Zurich-Schaffhouse-Stuttgart et Zurich-Saint-Gall-Munich figurent aussi dans le schéma précité à titre de lignes de liaison entre les axes à grande vitesse de la NLFA et la ligne Mannheim-Stuttgart-Munich-Salzburg-Vienne. Aucune vitesse d'aménagement n'est fixée pour ces lignes de liaison. 132 Plan des voies de communication de la République fédérale d'Allemagne L'Allemagne établit à intervalles réguliers un plan fédéral des voies de communication, qui fixe à moyen et à long terme l'extension et l'aménagement du rail, de la route, des voies navigables et du trafic aérien. Le plan indique quelles mesures d'investissement permettront de coordonner la politique des transports et d'interconnecter les systèmes de transport. Le plan le plus récent des voies de communication date de 1992. La plupart des investissements concernent les «projets de transport pour l'unité allemande». L'Allemagne accorde à ce projet une fonction déterminante pour l'intégration des anciens et des nouveaux Bundesländer, raison pour laquelle l'élaboration des plans et la préparation des travaux doivent être entreprises de toute urgence. Dans l'ensemble, l'Allemagne a l'intention d'investir quelque 57 milliards de marks dans les «projets de transport pour

l'unité allemande». Outre ce grand investissement, ce pays prévoit de consacrer spécifiquement d'autres fonds au trafic international. Le plan fédéral des voies de communication évalue les nouveaux projets en fonction de critères macro-économiques, écologiques et relevant des transports ou d'autres domaines. Ils sont ensuite classés en, deux catégories, à savoir les «besoins urgents» et «les autres besoins». Avec les fonds qui seront alloués d'ici à 2010, il sera possible de réaliser les projets énumérés dans la première catégorie. Le mandat de planification y relatif est illimité. " Commission européenne: La grande vitesse en Europe, Luxembourg, 1995. 396

Le plan en question prévoit que l'aménagement de la ligne Karlsruhe-Offenbourg-Fribourg-en-Brigau-Bâle sur quatre voies est urgent jusqu'à Mullheim (ville située entre Fribourg-en-Brigau et Baie, cf. annexe 2). Les coûts de la première étape sont estimés à environ 5,5 milliards de marks. Le tronçon Mullheim-Bâle a été jusqu'ici qualifié de projet international dont la réalisation nécessite une convention bilatérale. Les projets de ce type ne sont inclus dans les «besoins urgents» que s'ils remplissent les critères habituels en matière de rentabilité économique. Le ministère des transports allemand est d'avis que l'aménagement à quatre voies de ce tronçon doit être désigné comme urgent dans le plan. Les lignes entre Stuttgart et la frontière germano-suisse et entre Ulm, Munich et la frontière germano-autrichienne figurent aussi dans le plan de 1992 à titre de projets internationaux nécessitant une convention bilatérale. Pour tous les projets internationaux, qui sont au nombre de treize, l'Allemagne a prévu à titre de précaution huit milliards de francs dans la catégorie «besoins urgents» et trois milliards pour les «autres besoins». 14 Planification des grands projets ferroviaires à long terme: principes Alors que la réalisation des grands projets d'infrastructure des transports prend toujours plus de temps, la technique s'est nettement développée au cours de la dernière décennie, notamment en matière de régulation des trains (y compris la signalisation dans la cabine de conduite) et de matériel roulant. Les frais d'acquisition et d'exploitation des trains à caisses inclinables ont baissé et se rapprochent de ceux des convois normaux. Avec le projet de régulation des trains ELKE (augmentation de la capacité du réseau de base) et le projet CIR (exploitation ferroviaire assistée par ordinateur), la SA Deutsche Bahn tend à augmenter la capacité de son réseau jusqu'à concurrence de 30 pour cent. La planification ferroviaire requiert une approche différenciée et souple. Les objectifs ne sont pas atteints exclusivement par des ouvrages d'infrastructure relativement chers et rigides. Il faut au contraire prévoir un ensemble coordonné de mesures touchant l'exploitation et l'organisation ferroviaires, la technique et l'infrastructure. En matière ferroviaire tout spécialement, la planification est axée sur des objectifs, compte tenu de la demande escomptée. La première étape de RAIL 2000 constitue un exemple. La réalisation de ces objectifs à l'aide de plusieurs mesures souples permet de faire face aux mutations toujours plus rapides des conditions-cadres. 15 Activités du groupe de travail bilatéral 151 Mandat et composition du groupe de travail Vu l'article 8 de l'arrêté sur le transit alpin, les ministres des transports allemand et suisse alors en fonction ont institué en octobre 1992 - peu de temps après la votation du peuple suisse sur la NLFA, le 27 septembre - un groupe de travail germano-suisse et l'ont chargé d'examiner les mesures nécessaires pour garantir à

E. 27

Options à plus long terme (art. 2, 2e al., let.- c, et 3) La convention bilatérale permet d'autres options à plus long terme. Selon l'article 3, il est possible, grâce à des extensions et à de nouvelles constructions, d'accélérer 403

à long terme les liaisons entre Zurich et Munich/Stuttgart en concentrant les flux de trafic via Ulm. Il faudrait pour cela que le volume de trafic garantisse un rendement suffisant. A titre d'option à long terme, on pourrait aussi développer la ligne du Rhin supérieur à double voie et créer ainsi un nouveau passage sur le Rhin à Stein-Säckingen, conformément à l'article 2,2e alinéa, lettre c. Un tel projet ferait partie d'une nouvelle convention bilatérale si le nœud ferroviaire de Baie devait être davantage désenchevêtré. Comme la présente convention ne touche pas le périmètre de planification prévu pour le raccordement de la Suisse orientale à la NLFA, la construction éventuelle du tunnel du Hirzel ne fait pas partie de ladite convention. Celle-ci ne crée cependant aucun obstacle à la réalisation ultérieure de ce tunnel.

E. 28

Intégration de l'Autriche pour la réalisation d'éventuelles mesures dans la région de Bregenz
Le groupe de travail bilatéral ne comprenait pas de représentant de l'Autriche, bien que l'axe Zurich-Saint-Gall-Munich traverse le territoire autrichien dans la région de Bregenz. On a renoncé à faire participer l'Autriche à ce stade des travaux de planification, car les capacités de la zone de Bregenz suffisent aux besoins prévus. L'information de l'Autriche est assurée par les Chemins de fer fédéraux autrichiens. Dans la mesure où la zone de Bregenz est touchée directement, la Suisse est d'avis que l'Autriche doit être intégrée ponctuellement dans le comité directeur afin d'éviter à temps que surgissent des difficultés dues aux capacités. 3 Conséquences

E. 31

Conséquences financières et effets sur l'état du personnel 311 Généralités Le principe de la territorialité étant appliqué au financement, l'Allemagne finance les mesures sur son territoire, la Suisse faisant de même sur le sien. La plupart des mesures qui concernent la Suisse et qui sont mentionnées dans la convention font déjà partie de la planification à long terme relevant de RAIL 2000. Ni l'administration fédérale ni les cantons et les communes ne devront engager du personnel supplémentaire en raison de la convention. 312 Répercussions pour la Confédération Le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist et la construction d'une nouvelle traversée du Jura font partie du projet RAIL 2000, dont les répercussions financières sont décrites dans le message du 16 décembre 1985 sur le projet 404

RAIL 2000:) et dans le rapport sur la première étape de RAIL 2000(2). A ce jour, aucune indication n'a été fournie sur les coûts de la nouvelle traversée du Jura. Selon l'état actuel de la planification, le projet remanié de cette traversée devrait coûter entre 3,7 et 4,3 milliards de francs. Son financement sera assuré selon les explications du message sur le financement des transports publics. La construction d'un nouveau pont à double voie sur le Rhin entre la gare badoise de Baie et Baie CFF sera financée par le budget ordinaire des CFF, de même que la part de la Suisse concernant les trains à caisses inclinables destinés au trafic sur de longues distances. 313 Répercussions pour les cantons Le programme de construction et d'acquisition pour les raccordements au nord de la NLFA n'occasionnera pas de dépenses supplémentaires aux cantons.

E. 32

Aménagement du territoire et environnement Les répercussions sur l'aménagement du territoire et l'environnement sont présentées dans le rapport sur le projet RAIL 2000 et dans le message sur la NLFA. Ces explications restent valables. La convention bilatérale ne pose

pas de nouvelles exigences quant à la planification ultérieure en Suisse. Les objectifs des plans directeurs cantonaux ne sont donc pas modifiés. Les avantages principaux qui découlent de l'attractivité accrue du rail sont liés au transfert de trafic de la route et de l'avion vers le chemin de fer. En revanche, la construction des nouveaux tronçons et le trafic supplémentaire qui en résultera porteront atteinte au paysage, à la nature et à l'environnement. Il ne fait pas de doute que les riverains pourront subir des inconvénients tant lors de la réalisation que lors de l'exploitation des nouveaux ouvrages et des constructions aménagées. Les normes écologiques seront respectées lors de la planification, de la réalisation et de l'exploitation, ce qui garantira le maintien des atouts écologiques du rail. Les questions environnementales liées aux buts de la planification mentionnés dans la convention seront traitées dans le cadre des travaux de planification axés sur les projets. Bien que toute la Suisse profite des liaisons plus rapides et de meilleure qualité découlant de la réalisation de RAIL 2000, le raccordement au réseau ferroviaire allemand profite principalement aux régions frontalières. Le nord-ouest de la Suisse sera revalorisé par l'extension de la capacité de la ligne du Rhin supérieur. La réduction des temps de parcours vers les centres du sud de l'Allemagne améliorera l'accessibilité de la Suisse orientale le long des axes Zurich-Schaffhouse et Zurich-Winterthur-Saint-Gall-St. Margrethen. Une revalorisation de la Suisse occidentale et méridionale sera assurée par des conventions bilatérales analogues avec la France et l'Italie. J) Rapport sur le projet de RAIL 2000 et message sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux, du 16 décembre 1995 (FF 1986 I 181). 2> Rapport du 11 mai 1994 sur la première étape de RAIL 2000 (FF 1994 III 680). 405

4 Programme de législature La convention sert à intégrer la NLFA dans le réseau européen des trains à grande vitesse et correspond donc au 14e objectif du programme de législature 1996- 1999. 5 Bases légales La compétence de la Confédération pour la convention bilatérale entre la Confédération suisse et 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) résulte de l'article 8 de la constitution. La convention doit être approuvée par les Chambres sur la base de l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Selon l'article 89, 3e alinéa, de la constitution, les traités internationaux sont soumis au référendum facultatif lorsqu'ils sont d'une durée indéterminée et non dénonçables, qu'ils prévoient l'adhésion à une organisation internationale ou qu'ils entraînent une unification multilatérale du droit. Comme indiqué dans l'article 6, la convention est valable jusqu'en 2020. Elle n'entraîne pas d'adhésion à une organisation internationale. La convention ne vise non pas à uniformiser le droit sur une base multilatérale, mais à réglementer les buts de la planification pour le trafic ferroviaire international avec la République fédérale d'Allemagne. Le présent arrêté fédéral n'est donc pas soumis au référendum facultatif. N38608 406

Légende Annexe 1 La Suisse dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse Source: Schéma directeur du réseau ferroviaire européen à grande vitesse (2010), janvier 1995 407 lignes GV actuelles et prévues lignes de liaison

Annexe 2 Carte synoptique des corridors touchés par la convention F 408

Annexe 3 Nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist 409

Annexe 4 Corridors étudiés par les CFF pour la nouvelle traversée du Jura 410 Lignes existantes Projet Rail 2000 (1985) Variantes du tracé Frontière

Arrêté fédéral projet concernant la convention entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, relative à la garantie de la capacité des lignes d'accès nord à la NLFA du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 8 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1996 ^ arrête: Article premier 1 La convention entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, relative à la garantie de la capacité d'accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA), signée le ... 1996, est adoptée. 2 Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier. Art. 2 Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités inter- nationaux. N38608 ') FF 1996 III 392 411

Convention Traduction1) entre le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie 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) Le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie 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'UE, 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 marchandises (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'énergie 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 suisses, 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: Article premier Les parties contractantes visent à garantir la capacité du trafic ferroviaire international des voyageurs et des marchandises entre la République fédérale d'Allemagne et la Suisse, 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. ') Traduction du texte original allemand. 412

Garantie de la capacité de l'accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) Article 2 (1) Pour atteindre l'objectif mentionné à l'article premier, les mesures suivantes sont prévues en fonction du but commun 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)-Offenbourg et Baie, 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 Baie, - construction d'un nouveau pont à double voie sur le Rhin pour compléter le chemin de fer de jonction entre la gare badoise de Baie et Baie 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. Article 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. Grâce à des véhicules à caisses inclinables et à des améliorations ponctuelles des lignes, les temps de parcours seront réduits à 2 h. 1A entre Stuttgart et Zurich et à 3 h. V* entre Munich et Zurich, la fréquence des trains étant appropriée. La concentration des parcours ferroviaires entre Stuttgart/Munich et Zurich via Ulm pourra être envisagée ultérieurement. 28 Feuille fédérale. 148e année. Vol. III 413

Garantie de la capacité de l'accès à la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) Article 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'article 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. Article S (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'énergie et du Ministère des transports de la République fédérale d'Allemagne. Les compagnies ferroviaires indiquées à l'article 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. Article 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) Elle 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 ..., le ... 1996 avec deux signatures, le texte utilisé étant en langue allemande. Le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie: Le ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne: • 414 N38608

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message sur la garantie de la capacité des lignes d'accès nord à la NLFA du 26 juin 1996 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1996 Année Anno Band 3

Volume Volume Heft 31 Cahier Numero Geschäftsnummer 96.061 Numéro d'affaire
Numero dell'oggetto Datum 06.08.1996 Date Data Seite 392-414 Page Pagina Ref. No 10
108 708 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le
document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato
digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.