Convention

entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de la Confédération suisse et le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie de la République d'Autriche sur la coopération concernant le futur développement des chemins de fer

Conclue le 27 octobre 2003

Entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2003

(Etat le 18 janvier 2005)

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de la Confédération suisse

et

le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie (BMVIT) de la République d'Autriche

(ci-après les «parties contractantes»),

Souhaitant encourager et intensifier pour le bénéfice des deux parties une coopération à long terme destinée au développement des chemins de fer,

Conscients des avantages écologiques et économiques des trafics ferroviaires voyageurs et marchandises,

Saisissant les possibilités qui se présentent dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, de son interopérabilité, ainsi que du trafic ferroviaire,

En application de l'art. 9 de l'Accord du 22 juillet 1957 entre la Confédération suisse et la République d'Autriche concernant le financement de l'aménagement de la ligne de l'Arlberg (Buchs – Salzburg)²,

sont convenus de ce qui suit:

Section I Domaines de coopération

Art. 1

1. Les parties contractantes envisagent d'encourager et de développer sur la base d'une coopération équilibrée et avantageuse pour chaque partie les trafics voyageurs et marchandises par rail entre la Confédération suisse et la République d'Autriche.

2. Cette coopération s'étendra notamment aux domaines suivants:

RO 2005 169

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

² RS 0.742.140.316.32

- a) Elaborer des stratégies pour le transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises entre les deux Etats.
- b) Echanger des informations sur la coordination des programmes de développement de l'infrastructure et du trafic ferroviaires, surtout pour les liaisons internationales ci-après:
 - i) Genève / Bâle – Zurich – Saint-Gall – St. Margrethen – Bregenz (– Lindau – Munich) – Salzbourg – Vienne (– Budapest), et Genève / Bâle – Zurich – Saint-Gall – St. Margrethen – Bregenz – Feldkirch – Innsbruck – Vienne (– Budapest) / Graz / Klagenfurt / (Ljubljana),
 - ii) Genève / Bâle – Zurich – Sargans – Buchs SG – Feldkirch – Innsbruck – Vienne (– Budapest) / Graz / Klagenfurt / (Ljubljana),
 - iii) Coire – Sargans – Buchs SG – St. Margrethen / Feldkirch – Bregenz (– Lindau – Ulm),
 - iv) Axe du Brenner,
 - v) Axe du Saint-Gothard.
- c) Réaliser des conditions infrastructurelles pour le futur emploi de la technique pendulaire dans le trafic ferroviaire international entre les Etats des parties contractantes sur des liaisons ferroviaires appropriées.
- d) Améliorer le trafic marchandises international en vue d'augmenter la qualité du transport, notamment en réduisant les temps de parcours.
- e) Procéder à des études communes sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et le développement des offres du transport ferroviaire.
- f) Echanger des informations sur les questions organisationnelles, juridiques et techniques, y compris les questions qui sont liées au statut du chemin de fer dans le système de transport des Etats des parties contractantes.

Art. 2

1. Dans le cadre de leurs compétences, les parties contractantes s'efforcent de coopérer lors du futur développement de l'infrastructure ferroviaire, de son interopérabilité, du matériel roulant et des principes d'organisation du trafic ferroviaire. Cette coopération concerne notamment:

- a) La modernisation visée pour les liaisons ferroviaires sur les lignes:
 - i) Saint-Gall – St. Margrethen – Bregenz – Lochau (– Lindau),
 - ii) Sargans – Buchs SG – Feldkirch,
 - iii) Sargans – Buchs SG – St. Margrethen – Saint-Gall,
 - iv) Bregenz – Feldkirch – Bludenz;
- b) Le développement du trafic ferroviaire par des mesures qui sont nécessaires pour moderniser et rendre compatibles les installations techniques de l'infrastructure ferroviaire et l'échange opérationnel des informations, ainsi que les mesures organisationnelles et administratives.

2. En accord avec les prescriptions juridiques valables dans leurs Etats, les parties contractantes soutiennent la collaboration des entreprises ferroviaires sur leurs terri-

toires nationaux et partent du principe que les détails de cette collaboration, notamment les divers projets communs, sont convenus par les entreprises ferroviaires.

3. Dans les limites de leurs compétences, les parties contractantes sont responsables du financement des mesures à réaliser sur leurs territoires, sous réserve des procédures nationales concernant les décisions sur le financement. Dans des cas isolés particulièrement justifiés, il est possible d'envisager, en dérogation au principe de territorialité, un cofinancement extraterritorial des améliorations des infrastructures sises dans la zone proche de la frontière si les deux parties contractantes se mettent d'accord sur une telle manière de procéder.

Section II Objectifs des lignes transfrontalières

Art. 3

1. Les planifications nationales et les objectifs du projet BODAN-RAIL 2020 pour la grande région du lac de Constance serviront de bases de planification aux parties contractantes. Ces dernières oeuvreront, dans le cadre de leurs compétences, pour que les premières parties de ce projet soient réalisées d'ici à 2010.

2. La priorité est accordée à l'aménagement du tronçon Saint-Gall – St. Margrethen – Bregenz en vue de réduire à 30 minutes le temps déterminant, notamment en réduisant à 1–2 minutes la durée du passage de la frontière à St. Margrethen. Les parties contractantes soutiennent en outre les efforts visant à ce que le matériel roulant puisse circuler librement sur la ligne transfrontalière Saint-Gall – St. Margrethen – Bregenz – Lindau / Wolfurt.

3. La liaison ferroviaire Feldkirch – Buchs SG doit faire l'objet d'une étude approfondie en collaboration avec la Principauté du Liechtenstein en vue de coordonner les mesures nécessaires et, le cas échéant, de les régler par un accord particulier tripartite.

Section III Mise en œuvre de la coopération

Art. 4

1. La mise en œuvre du présent accord sera confiée à un comité de pilotage composé de représentants des parties contractantes et qui se réunira au moins une fois par année. Suivant les besoins, les représentants des collectivités territoriales et des entreprises ferroviaires concernées pourront être consultés.

2. Chaque partie contractante peut exiger la convocation du comité de pilotage si elle l'estime nécessaire. Dans ce cas, le comité de pilotage doit se réunir dans les trois mois.

3. Le comité de pilotage suit la mise en oeuvre de la présente convention et élabore un programme d'exécution. Il présente des propositions sur l'évolution éventuelle des objectifs et des mesures qui seront établis, le cas échéant, comme suppléments à la présente convention.

Section IV Dispositions finales

Art. 5

Toutes les informations et tous les résultats des travaux échangés et traités dans le cadre du présent accord ne peuvent être publiés qu'avec l'accord des deux parties contractantes.

Art. 6

1. La présente convention entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la signature.
2. Elle est conclue pour une période indéterminée.
3. Elle peut être résiliée à tout moment par écrit par une partie contractante et, dans ce cas, devient caduque six mois après le jour de réception de la résiliation.

Fait à Berne, le 27 octobre 2003, en deux originaux en langue allemande.

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

Moritz Leuenberger

Pour le
Ministère fédéral des transports,
de l'innovation et de la technologie
de la République d'Autriche:

Hubert Gorbach