



Simplification des formalités douanières et de la gestion transfrontalière du trafic

Rapport du Conseil fédéral en exécution du postulat 13.4014 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national du 11 novembre 2013

Novembre 2017



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Table des matières

1. Introduction	3
2. Le fret ferroviaire entre la Suisse et l'Italie	5
2.1 Évolution du trafic transalpin de marchandises	5
2.2 Volume du trafic aux passages de frontière	6
2.3 Évolution et perspectives d'avenir	8
3. Description des passages de frontière	9
3.1 Formalités douanières.....	9
3.2 Description des passages de frontière.....	12
3.3 Contrôle douanier.....	12
4. Résultats relatifs aux passages de frontière.....	13
4.1 Durée de séjour.....	13
4.2 Motifs des retards en cours de route	15
4.3 Problèmes constatés dans le domaine des processus douaniers.....	16
4.4 Problèmes constatés dans le domaine ferroviaire.....	17
5. Mesures	19
6. Conclusions	21
7. Glossaire.....	23



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

1. Introduction

Le 11 novembre 2013, la Commission des transports et des télécommunications (CTT-N) a transmis au Conseil fédéral un postulat afin de vérifier s'il faut entamer des négociations avec l'Italie en vue de la simplification des formalités douanières et de l'amélioration de la collaboration dans la gestion du trafic et des processus (postulat 13.4014).

La Suisse investit plus de 20 milliards de francs dans la NLFA, une infrastructure ferroviaire performante, moderne et sûre à travers les Alpes. Les tunnels de base du Loetschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri créent une ligne transalpine sans déclivité qui permet des liaisons nord-sud plus rapides et plus efficaces. Ces axes font partie du corridor européen Rhin-Alpes. Afin que celui-ci puisse déployer tous ses effets et que la NLFA profite à l'économie suisse ainsi qu'à l'environnement, il faut améliorer la collaboration dans la gestion du trafic en zone frontalière. Le Conseil fédéral a souligné cette nécessité dans son message relatif à la construction et au financement d'un corridor de 4 mètres sur les tronçons d'accès à la NLFA au Saint-Gothard¹.

En été 2013, les entreprises suisses de transport ferroviaire ont attiré l'attention de l'Office fédéral des transports (OFT) sur la situation insatisfaisante aux passages de frontière entre la Suisse et l'Italie. Elles ont notamment critiqué le séjour prolongé dans la gare de triage de Chiasso, dû aux formalités douanières. Elles estiment que des prescriptions d'exploitation surannées et l'application de règlements inutiles par les autorités italiennes et par la police des frontières entraînent des retards considérables en fret ferroviaire.

Ainsi, le Conseil fédéral a proposé l'adoption du postulat dans sa prise de position du 12 février 2014. Il a toutefois expliqué que la Convention UE-AELE du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun² constitue la base des régimes internationaux de transit douanier. Comme cette convention relève de l'Union européenne, il n'est pas possible de procéder à des négociations directes avec l'Italie en vue de simplifier les formalités douanières, comme le demande le postulat. Le bon déroulement du transport ferroviaire de marchandises aux postes-frontières constitue cependant une importante préoccupation du Conseil fédéral. Ce dernier était disposé à présenter, dans un rapport en exécution du postulat, la situation du trafic ferroviaire à tous les postes frontières avec l'Italie, et à montrer à quels endroits il existe encore un potentiel d'amélioration et de quelle manière celui-ci peut être exploité.

¹ FF 2013 3363

² RS 0.631.242.04



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Le présent rapport se limite aux passages de frontière du fret ferroviaire. La notion de « passage de frontière » ou de « poste-frontière » désigne non seulement la douane proprement dite, mais aussi le changement d'infrastructure ferroviaire et de régime d'exploitation. Le présent rapport se concentre donc sur les aspects liés à l'exploitation, à l'organisation et à l'infrastructure des passages ferroviaires de frontière. Le passage de frontière est marqué par l'interaction des principaux acteurs : la douane, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire de marchandises (ETF). Les exigences spécifiques, les composants techniques et la coordination entre les trois acteurs précités influent notablement sur la durée et l'efficacité du poste frontière. Le but du présent rapport est de présenter des mesures permettant de réduire la durée et les charges liées à un passage de frontière ainsi que d'en améliorer la planifiabilité.

Comme indiqué ci-avant, la simplification des formalités douanières sur le plan juridique n'est pas traitée dans le présent rapport. Il n'est pas non plus prévu d'impliquer l'ensemble de la chaîne logistique du transport transfrontalier de marchandises. À ce sujet, le Conseil fédéral a répondu par la négative à la question afférente du Conseiller national Fabio Regazzi (14.1020) du 21 mars 2014, estimant qu'il n'était pas nécessaire d'étendre le rapport à l'ensemble de la chaîne logistique liée au trafic de marchandises transfrontalier avec l'Italie. Sur les passages routiers vers ce pays, il n'existe pas de réel problème qui empêcherait ou entraverait sensiblement le flux des marchandises. L'introduction du système de gestion du trafic Transito à la douane de Chiasso-Brogeda demandée par la motion Regazzi (15.4007) est une question qui touche le trafic routier et n'est pas non plus abordée dans le présent rapport.

La rédaction du présent rapport a été placée sous l'égide du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le contenu du rapport a été élaboré en étroite collaboration entre l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Administration fédérale des douanes (AFD). Par ailleurs, les autorités et les entreprises concernées par le fret ferroviaire aux passages de frontière ont été impliquées dans une large mesure. Dans la perspective de la mise en œuvre de mesures d'amélioration, les autorités italiennes ont également été impliquées dès le début. Le présent rapport est basé sur une étude³ dressée sur mandat de l'OFT. Le groupe mandaté, constitué des entreprises Brugnoli e Gottardi, Ernst Basler & Partner et Uniontrasporti, a examiné la situation aux passages de frontière à Domodossola, Luino et Chiasso ; l'étude formule aussi des recommandations. L'autorité douanière italienne (*Agenzia delle dogane e dei monopoli* - ADM), le ministère des transports (*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* - MIT) et le gestionnaire d'infrastructure *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI) ont accompagné cette étude au sein d'un comité de pilotage et approuvé les conclusions et les mesures proposées.

³ L'étude *Studie über die Erleichterung des Grenzübergang zwischen der Schweiz und Italien im Schienengüterverkehr* de Brugnoli e Gottardi, Ernst Basler & Partner et Uniontrasporti est publiée (en allemand) en même temps que le présent rapport.



2. Le fret ferroviaire entre la Suisse et l'Italie

2.1 Évolution du trafic transalpin de marchandises

Le suivi de l'OFT concernant le trafic transalpin de marchandises contient des informations décrivant le fret ferroviaire entre la Suisse et l'Italie ; ces informations correspondent dans une large mesure au trafic transfrontalier. Les chiffres actuels et l'évolution figurent dans le rapport sur le transfert du trafic, présenté tous les deux ans au Parlement⁴.

La quantité de marchandises acheminées à travers les Alpes en 2016 s'élève à 40 millions de tonnes au total. Depuis la crise internationale en 2009, le trafic total a augmenté de 18 %, retournant au niveau d'avant la crise. Comme l'indique le rapport sur le transfert, 29 millions de tonnes de marchandises ont franchi les deux passages ferroviaires alpins suisses, c.-à-d. le Saint-Gothard et le Simplon. Cela correspond à une augmentation de 6,4 % par rapport à l'année précédente.

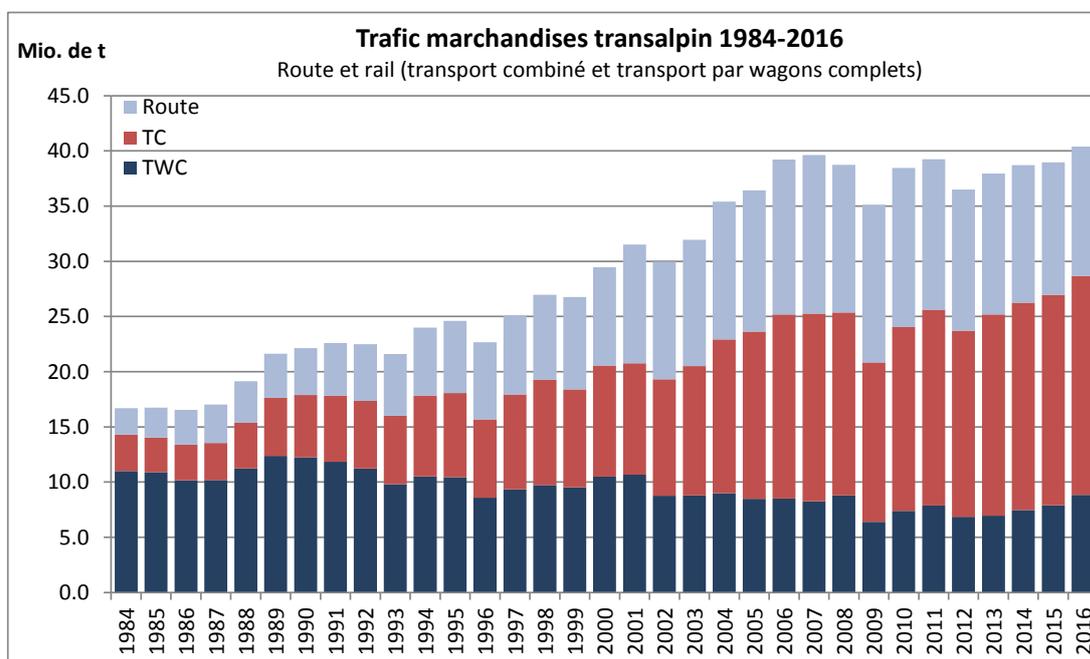


Figure 1 : Evolution du transport transalpin de marchandises⁵ 1984-2016 (source : OFT 2017).

⁴ Téléchargeable sous : [www.bav.admin.ch / Actualités / Rapports et études / Transfert](http://www.bav.admin.ch/Actualités/Rapports%20et%20études/Transfert).

⁵ Définition du transport combiné et du transport par wagons complets, cf. glossaire



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

La quantité de marchandises transportées a constamment augmenté et les prévisions économiques confirment cette tendance. Le rail joue un rôle important dans le transport transalpin de marchandises. En 2016, sa part de marché était de 71 %, une valeur record depuis l'introduction de la RPLP en 2001.

2.2 Volume du trafic aux passages de frontière

Le volume de trafic déterminant aux passages de frontière examinés dans le présent rapport a été analysé sur la base des données⁶ des gestionnaires d'infrastructure compétents pour les passages de frontière respectifs : le gestionnaire d'infrastructure suisse a fourni les données relatives à la gare de Chiasso tandis que le gestionnaire d'infrastructure italien a fourni les données relatives à Domodossola I, Domo II et Luino.

La plupart des trains ont passé la frontière à Chiasso (17 300 trains en 2015). Avec 17 172 trains par an, Domodossola est le deuxième passage de frontière. À Luino, le volume est plus faible, avec 7584 trains transfrontaliers par an. À Domodossola et à Luino, le nombre de trains ne varie pas selon le sens de la marche – nord-sud ou sud-nord – alors qu'à Chiasso, le trafic en direction du sud était plus important (56 % du trafic total).

Au passage de frontière à Chiasso, le fret ferroviaire augmente depuis cinq ans, sauf en 2012 : durant cette période, la croissance a été de 12 % ; l'année passée, la croissance a affiché 9 % de plus que l'année précédente. Après un fort recul en 2012 (-16 %), le trafic ferroviaire au passage de frontière à Domodossola a repris jusqu'en 2014 pour reculer à nouveau ensuite : en 2015, le trafic a baissé de 16 % par rapport à l'année précédente. Au passage de frontière à Luino, le volume de transport enregistré en 2015 était le même qu'en 2011. Après une phase de croissance constante de 2011 à 2014, le transport a reculé de 22 % en 2015 car le tronçon a été fermé en août pour travaux.

⁶ Les données citées dans le présent chapitre sont difficilement comparables avec celles des années précédentes, car l'OFT indique le nombre de tonnes de marchandises transportées à travers les Alpes, tandis que les gestionnaires d'infrastructure indiquent le nombre de trains qui franchissent la frontière.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Nombre de trains	Passage de frontière				
	Chiasso	Luino	Domodossola		
Année			Total	Domodossola I	Domo II
2011	15 400	7 600	22 600	5 600	17 000
2012	14 000	9 200	19 000	5 000	14 000
2013	15 200	9 800	19 600	5 400	14 200
2014	15 900	10 200	20 400	5 400	15 000
2015	17 300	7 584	17 172	5 527	11 645

Tableau 1 : Evolution du volume de transport en fret ferroviaire aux passages de frontière, en nombre de trains (source : CFF, RFI)

Si l'on considère les différents modes de transport, la situation aux passages de frontière examinés se présente comme suit :

- À Chiasso, 69 % des trains circulent en trafic par wagons complets isolés (TWCI) et 31 % en transport combiné non accompagné (TCNA) ;
- À Luino, il y a uniquement des trains du TCNA ;
- À Domodossola I, seule la chaussée roulante circule, transportant des camions et des semi-remorques et leurs conducteurs ;
- À Domo II, 29 % des trains circulent en TWCI et 71 % en TCNA.

	Mode de transport	Nombre de trains	Proportion
Chiasso	TWCI	3302	69 %
	TCNA	1470	31 %
Luino	TCNA	2821	100 %
Domodossola I	Chaussée roulante	1678	100 %
Domo II	TWCI	2045	29 %
	TCNA	5018	71 %

Tableau 2 : Répartition par mode de transport aux passages de frontière, de janvier à mars 2016⁷ (source : OFT)

⁷ Du fait de changements dans le système informatique des gestionnaires d'infrastructure, il n'a pas été possible d'obtenir des données pour les années précédentes. Les seules données disponibles durant l'élaboration de la présente étude se rapportent au premier trimestre 2016. L'OFT considère malgré tout ces données comme représentatives pour une année complète.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Le recensement a porté sur le volume de transport de toutes les ETF au premier trimestre 2016 afin de définir les lieux de départ et de destination des flux de marchandises. Ces données peuvent être considérées comme représentatives pour une année entière⁸.

Passage de frontière	Type de transport (en milliers de tonnes)				Nbre de trains
	Export	Import	Transit	Total	
Chiasso	218	441	765	1864	4772
Luino	52	79	1078	1209	2821
Domodossola I et II	169	118	2965	3251	8741

Tableau 3 : Quantités aux trois passages de frontière, classées en fonction du lieu de départ et de destination, de janvier à mars 2016 (source : OFT)

Dans l'ensemble, plus de 80 % du fret ferroviaire se déroule en trafic de transit. Les autres transports relèvent du trafic d'import-export et requièrent un dédouanement soit pour l'importation en Suisse soit pour l'exportation dans l'UE. À la gare de Chiasso, le trafic marchandises intérieur est également traité (env. 440 000 tonnes au premier trimestre 2016). À Domodossola et à Luino, le trafic de transit domine nettement avec une part de 90 %, tandis que le trafic intérieur est inexistant.

2.3 Évolution et perspectives d'avenir

La capacité actuelle en fret ferroviaire est de 290 sillons par jour : 110 sillons sur l'axe du Loetschberg-Simplon et 180 sur l'axe du Saint-Gothard. Cette capacité est utilisée à environ 60 %. Aux jours de pointe, le taux d'utilisation atteint 66 %, ce qui correspond à la valeur de référence fixée dans l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (Accord sur les transports terrestres)⁹.

La Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), qui inclut les tunnels de base du Loetschberg (en service depuis 2007), du Saint-Gothard (en service depuis 2016) et du Ceneri (dès 2020) ainsi que l'aménagement du corridor 4 m sur l'axe du Saint-Gothard, sera intégralement opérationnelle dès 2020. Les capacités ferroviaires seront augmentées et la qualité du transport transalpin de marchandises sera améliorée. Le nombre de sillons du trafic marchandises passera de 290 à 360 par jour. La NLFA permettra aussi le passage de trains plus hauts (4 m de hauteur aux angles), plus longs (750 m) et plus lourds (2000 t). C'est pourquoi on s'attend à une forte croissance du trafic et à une plus grande utilisation des axes de transit. Des trains d'un poids allant jusqu'à 1600 tonnes pourront

⁹ RS 0.740.72



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

traverser la Suisse sans s'arrêter et sans requérir de traction supplémentaire. Les trains plus lourds nécessiteront toutefois encore un renfort en traction. L'adaptation du corridor permettra aussi aux trains d'une longueur de 750 m de circuler jusqu'en Italie (longueur maximale actuelle des trains : 570 m). Le fret ferroviaire en transit s'en trouvera encore renforcé par rapport au fret routier.

La croissance du fret ferroviaire au cours des dernières années résulte en premier lieu d'une meilleure disponibilité de l'infrastructure et des conditions favorables que la politique des transports a créées grâce aux mesures d'accompagnement. Ainsi, les chargeurs et les expéditeurs bénéficient d'offres attractives et fiables et profitent d'une haute disponibilité de l'infrastructure pour absorber un volume croissant. Le Conseil fédéral s'attend à ce que la mise en service intégrale de la NLFA en 2020 génère une hausse des envois en transport combiné de l'ordre de 105 000, diminuant de 70 000 le nombre de courses transalpines de camions. Selon une étude de l'OFT de 2013, le volume de trafic sur la NLFA passera de 34 millions de tonnes en 2020 à 38 millions de tonnes en 2030¹⁰.

3. Description des passages de frontière

En fret ferroviaire, un passage de frontière constitue un obstacle sous deux aspects, à savoir les formalités douanières et l'infrastructure ferroviaire. Lors du passage d'une infrastructure à une autre, il faut tenir compte des prescriptions d'exploitation nationales (par ex. essais d'efficacité du frein, contrôles d'exploitation, signaux de queue), du point de changement de régime d'exploitation (notamment changement de personnel et de locomotive) et des conditions infrastructurelles (par ex. systèmes d'alimentation électrique différents). De plus, à Chiasso, les trains du TWCI sont reformés pour la suite de leur voyage. En ce qui concerne les formalités douanières, il faut faire la distinction entre la procédure proprement dite et les contrôles (cf. ci-après).

3.1 Formalités douanières

Comme la Suisse n'est pas membre de l'Union douanière de l'UE, les dispositions douanières et les contrôles de marchandises subsistent. Le principe des obligations douanières est inscrit à l'art. 7 de la loi sur les douanes (LD)¹¹. Ainsi, les marchandises introduites dans le territoire douanier ou sorties de celui-ci sont soumises aux droits de douane et doivent être taxées conformément aux dispositions de

¹⁰ INFRAS (2013) : *Auswirkungen der Fertigstellung der NEAT auf die Erreichung des Verlagerungsziels im Güterverkehr*, Berne (en allemand).

¹¹ RS 631.0



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

la LD et de la loi sur le tarif des douanes (LTaD)¹². Lors de la procédure douanière, la personne assujettie à l'obligation de déclarer doit indiquer la destination douanière des marchandises (art. 21 ss LD). Cette indication permet de placer les marchandises sous le régime douanier adéquat tel que le régime pour les marchandises dédouanées (importation) ou pour les marchandises destinées à l'exportation, ou encore le régime du transit.

Plus des trois quarts des marchandises qui franchissent les passages de frontière examinés sont placés sous le régime du transit, et la majeure partie est assujettie au régime de transit commun¹³. Ce régime est une procédure lancée dans un pays et achevée dans un autre. Il est également valable pour la traversée d'un pays tiers (par ex. Allemagne–Suisse–Italie).

Le régime de transit commun simplifie par conséquent l'acheminement de marchandises et la surveillance de celles-ci entre deux lieux d'un même territoire douanier ou à travers plusieurs territoires douaniers. Les droits de douane, les impôts et d'autres mesures applicables dans le cadre de la politique commerciale lors de l'importation de marchandises sont alors suspendus ; c'est pourquoi ce régime est également appelé régime suspensif de la perception. En vue du régime de transit, il faut en principe fournir une garantie cautionnant les éventuelles dettes douanières au cas où le transport ne s'achèverait pas de manière réglementaire.

Du point de vue de l'UE, le régime de transit commun fait la distinction entre les statuts douaniers des marchandises selon les codes suivants :

- T1 pour les marchandises non dédouanées (marchandises qui ne sont pas en libre pratique dans l'UE) ;
- T2 pour les marchandises dédouanées dans l'UE (marchandises en libre pratique, dites « de l'Union »). On estime à environ 80 % la part de marchandises T2 qui transitent par la Suisse.

Pour la Suisse, le statut T1 ou T2 n'influe en principe en rien sur le traitement douanier des marchandises.

Lorsque des marchandises sont transportées par le rail à travers la Suisse, les régimes de transit ci-après sont admis :

- **Régime de transit commun avec contrat de transport international ferroviaire des marchandises CIM¹⁴** ; les autorités douanières vérifient que le déroulement de la procédure et le dédouanement des marchandises soient corrects. Cela se passe en règle générale *a posteriori* auprès des services centraux de décompte mis en place par les ETF. En Suisse, les ETF suivantes sont

¹² RS **632.10**

¹³ Convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun entre l'UE et les pays de l'AELE (RS **0.631.242.04**)

¹⁴ Contrat de transport international ferroviaire des marchandises conformément à l'appendice B de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ; RS **0.742.403.1**



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

habilitées à appliquer ce régime : CFF Cargo SA, CFF-Cargo International SA, BLS Cargo SA et DB Schenker Rail Schweiz.

Pour les ETF, le régime de transit commun présente de grands avantages, car le CIM sert de document de transit douanier et elles n'ont pas besoin de présenter un autre document douanier. Il faut cependant que le transport soit effectué en coopération avec des chemins de fer également habilités à appliquer le régime de transit commun. De ce fait, notamment, le régime de transit commun avec un CIM sous forme papier ne sera vraisemblablement applicable que jusqu'en 2020.

Des vérifications sont encore en cours quant à l'introduction d'un régime de transit commun applicable à tous les chemins de fer et à tous les modèles de transport sur la base d'un contrat électronique (e-CIM) auquel les autorités douanières auraient accès afin de surveiller l'acheminement réglementaire de marchandises assujetties au régime douanier. L'UE, les administrations des douanes et les chemins de fer cherchent une solution internationale. L'introduction d'un tel système n'est envisageable qu'à partir de 2021.

- **Procédure normale de transit NCTS** ; le nouveau système de transit informatisé (NCTS) est obligatoire depuis 2005 en transit routier international. Il peut également être appliqué en trafic ferroviaire, par ex. pour les transports libéralisés. Le NCTS sert à l'échange électronique des données concernant l'expédition et les marchandises entre l'expéditeur/chemin de fer et les services douaniers et entre les différents services douaniers (provenance, passage de frontière, destination).
- **Corridor T2** ; le régime douanier permet d'acheminer, par le rail, des marchandises en libre circulation dans l'UE entre deux lieux situés sur le territoire douanier de l'UE et à travers la Suisse sans que les marchandises concernées ne perdent leur statut communautaire (statut T2) et sans qu'un document supplémentaire soit requis en vue du transit.

L'AFD exécute la procédure à l'aide de l'application informatique RailControl¹⁵ ; CFF Infrastructure envoie à cette application les données relatives au train et aux envois. Ces données proviennent de la déclaration électronique du train par l'ETF. Pour pouvoir appliquer cette procédure, l'ETF en question doit y être autorisée par l'AFD.

¹⁵ L'AFD utilise l'application RailControl pour surveiller et contrôler le trafic ferroviaire aux frontières. Pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire suisse, les ETF doivent déclarer leurs trains au gestionnaire d'infrastructure concerné (système Infra). Lors de cette déclaration, elles peuvent fournir, en sus des données nécessaires à l'exploitation, des données commerciales concernant les envois (par ex. désignation des marchandises, codes NHM) et des indications quant au statut douanier (par ex. n° de référence de la procédure douanière). Le système Infra transmet les données à la banque de données RailControl de l'AFD.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

En trafic d'import-export, les marchandises peuvent être dédouanées à la frontière ou à l'intérieur du pays. Dans ce cas, une procédure de transit est requise à des fins de surveillance entre le lieu du dédouanement et la frontière. En trafic d'importation, l'AFD permet également des dédouanements « en cours de route », c.-à-d. que des trains à destination de la Suisse peuvent passer la frontière sans s'y arrêter, à moins que la douane n'ait décidé préalablement de contrôler les envois.

Il existe plusieurs procédures efficaces applicables aux marchandises en provenance et à destination de l'UE qui transitent par la Suisse. Ces procédures n'entraînent pas de retards lors du passage à la frontière puisqu'un dédouanement est superflu.

3.2 Description des passages de frontière

Lors des formalités douanières, il faut faire la distinction entre les formalités proprement dites et les contrôles : pour un train en transit qui traverse la Suisse sans changer de composition, les formalités douanières commencent déjà à la gare de provenance. Le chargeur/l'expéditeur ou l'ETF doit s'y assurer que les envois font l'objet d'une opération ordinaire en transit douanier et que les éventuelles autorisations de transit requises (par ex. pour des déchets spéciaux) sont disponibles. Aux passages de frontière respectifs, les autorités douanières contrôlent (par sondage) si les envois sont placés sous le régime du transit douanier ordinaire et, partant, sous la surveillance douanière. Préalablement au passage du train à la frontière, une analyse des risques est effectuée et la décision d'exécuter un contrôle douanier ou non est prise, et ce, sur la base des données électroniques du gestionnaire d'infrastructure relatives au train et aux envois (AFD) ou sur la base des documents de transit et de fret (ADM).

3.3 Contrôle douanier

Du point de vue de l'exploitation, le trafic ferroviaire pose des exigences particulières à la surveillance douanière, notamment en raison de l'étendue des installations ferroviaires. Le poste-frontière n'est pas situé à proximité immédiate du flux de circulation, comme c'est le cas en trafic routier. En vue d'une surveillance efficace, le poste-frontière est tributaire de la collaboration avec le gestionnaire d'infrastructure, seule entité à avoir la vue d'ensemble sur les trains qui franchissent la frontière. L'art. 125 de l'ordonnance sur les douanes (OD)¹⁶ dispose que l'ETF doit déclarer les marchandises dans le système informatique du gestionnaire de l'infrastructure et ce, avant que celles-ci ne franchissent la frontière. Puis les données sont transmises par le gestionnaire d'infrastructure au système de l'AFD (RailControl).

¹⁶ RS 631.01



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Le nombre de contrôles physiques effectués par les douanes en fret ferroviaire, qui se base sur les évaluations des risques, est faible. Au total, en 2015, seul 1,1 % des trains a été contrôlé à Chiasso, 0,1 % à Domodossola et 0,3 % à Domo II¹⁷. Aucun contrôle physique n'a eu lieu à Luino, car il s'agit d'un poste-frontière de passage et les contrôles sont délégués à l'office des douanes du lieu de destination. Dans la plupart des cas, les trains sont contrôlés à leur arrivée ou à leur départ ; les contrôles de trains en transit sont plutôt rares. Les trains de la chaussée roulante sont contrôlés en commun par l'AFD et l'ADM. Les contrôles sont plus nombreux pour le trafic en direction du sud lors de l'importation de marchandises en Italie ou dans l'UE. Le nombre de contrôles en trafic marchandises est, du reste, influencé par l'environnement global et la situation actuelle des risques dans le domaine de la migration.

Le faible nombre de contrôles ne laisse guère supposer de potentiel d'amélioration au passage de frontière. Les contrôles douaniers ne sont effectués que si l'analyse des risques le justifie.

4. Résultats relatifs aux passages de frontière

Les trois passages de frontière examinés ne sont comparables que dans une mesure restreinte. Luino est un poste-frontière de passage sans contrôles physiques, où le changement de locomotive en gare de Luino est généralement superflu du fait de l'utilisation de locomotives multisystèmes. À Domodossola et à Chiasso, la douane se trouve sur place. De plus, ces deux gares servent de point de changement de régime d'exploitation et donc de changement de locomotive et/ou du personnel. Tandis qu'à Luino, seules des compositions fixes circulent, les trains sont parfois séparés et réassemblés aux gares de triage de Chiasso et de Domodossola. Dans le présent rapport, le passage de frontière à Bâle est mentionné à titre comparatif, afin de mettre en évidence d'autres améliorations.

4.1 Durée de séjour

La durée de séjour d'un train de marchandises à un passage de frontière commence avec son arrivée effective au faisceau de réception (faisceau de voies) de la gare et se termine lorsqu'il quitte le faisceau de départ. Cette durée dépend du type de transport, de l'organisation logistique des gares, du déroulement de l'exploitation et des formalités douanières. L'analyse des durées de séjour porte exclusivement sur les trains de marchandises en transit, ce qui représente les trois quarts des trains franchissant la frontière.

¹⁷ Les indications en pour-cent se rapportent au total des contrôles effectués par l'AFD et l'ADM en 2015 dans les deux sens de la marche et pour tous les types de transport.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Lors du passage de frontière, il faut faire la distinction entre la durée de séjour prévue d'un train et sa durée de séjour effective. La première est fixée dans le catalogue des sillons. Celui-ci indique les sillons disponibles et les durées de passage des trains de marchandises et il constitue la base contraignante de la commande de sillons d'une ETF. La durée de séjour effective est tributaire de retards des trains à l'arrivée et de problèmes d'exploitation à la frontière.

Afin de promouvoir le fret international, un catalogue des sillons a été spécialement créé pour le corridor Rhin-Alpes. Ces sillons de prédilection sont coordonnés par les différents gestionnaires d'infrastructure le long du corridor et ils sont prévus pour être continus. L'avantage pour les ETF réside aussi dans le fait qu'elles peuvent commander les sillons directement auprès du guichet unique (*One-Stop-Shop*) du corridor au lieu de commander des sillons nationaux auprès de chaque gestionnaire (RFI, CFF, DB, ProRail etc.).

Les durées de séjour prévues dans le catalogue des sillons 2017 du corridor Rhin-Alpes ne sont pas les mêmes aux différents passages de frontière. À Chiasso et à Domodossola, 60 minutes au moins sont prévues pour le passage de frontière. Cette durée n'est pas comparable avec celle de Luino (durée moyenne : 20 min.), puisque ce passage présente d'autres conditions tant sur le plan de la technique douanière que de l'infrastructure et de l'exploitation. Les recensements montrent toutefois que les durées de séjour prévues dans les sillons préétablis de l'horaire du corridor ne sont guère respectées ni à Chiasso ni à Domodossola.

En minutes	Nord-sud	Sud-nord
Passage		
Chiasso	85	82
Luino	25	14
Domo II	104	84

Tableau 4 : Durée de séjour (moyenne) recensée par passage de frontière et par direction en trafic de transit

Dans l'idéal, un passage de frontière avec changement de régime d'exploitation et formalités douanières devrait durer moins d'une heure, ce qui serait réalisable selon le catalogue des sillons à tous les passages examinés. Or dans de nombreux cas, la durée de séjour fixée dans l'horaire dépasse largement une heure. À Domo II, le séjour dure au moins deux heures pour une grande partie des trains en retard. À Chiasso, dans les cas extrêmes, il faut presque deux heures et demie, et la durée de séjour à Domodossola dépasse même quatre heures. À Chiasso, le nombre de trains en retard est plus grand qu'à Domo II, et la durée de séjour à Domo II est nettement plus élevée qu'à Chiasso. À Luino, le séjour peut durer jusqu'à 30 minutes, mais les conséquences sont moindres vu la durée minimale très brève (7 minutes). Plus de la moitié des trains franchit la frontière en moins de 30 minutes,



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

mais des cas exceptionnels requièrent jusqu'à 90 minutes. Ainsi, tous les passages de frontière recèlent un potentiel de réduction quant à la dispersion des durées de séjour et à la durée maximale de séjour prévue.

Une comparaison qualitative avec le passage de frontière à Bâle présente de nettes différences quant à la durée de séjour. Selon l'horaire 2017 du corridor Rhin-Alpes, elle dure 30 à 45 minutes à Bâle, et deux à trois fois plus longtemps à Chiasso et à Domodossola. À Bâle, il n'y a toutefois pas de changement de locomotive (si un tel changement avait lieu, par ex. à Weil am Rhein, la durée de séjour serait prolongée de 30 minutes). Par ailleurs, les indications de temps pour le trafic sud-nord n'incluent pas le séjour dans la gare-frontière située en aval, en Allemagne.

Dans de nombreux cas, le passage de frontière dure trop longtemps. Un passage avec changement de régime d'exploitation et formalités douanières peut s'opérer en une heure. Dans le catalogue des sillons, la durée moyenne prévue pour le passage de la frontière à Chiasso et à Domodossola est de plus de 80 minutes, voire de plusieurs heures dans des cas extrêmes. Le transport des Pays-Bas, de la Belgique ou d'Allemagne jusqu'au nord de l'Italie dure entre 20 et 25 heures, et la traversée de la Suisse prend au moins 5 heures. L'économie d'une heure au passage de frontière aurait un effet positif équivalent à la réduction du temps de parcours que permettent les tunnels de base de la NLFA¹⁸. Un passage de frontière abrégé et simplifié a des effets positifs en termes de temps, mais aussi de productivité en fret ferroviaire.

4.2 Motifs des retards en cours de route

Les retards cumulés en cours de route entraînent une durée de séjour plus longue au passage de la frontière, notamment lorsqu'il faut réattribuer les sillons. Les retards sont dus soit à des problèmes sur le réseau ou la voie avant le passage de la frontière (défaillances ou pannes, chantiers, surcharge etc.) soit lors du passage proprement dit. Les principales causes des retards sont :

- Problèmes techniques et pannes de train (qui peuvent entraîner la mise au rebut des wagons),
- Non-conformités d'exploitation ou douanières (par ex. déclaration d'un n° de wagon ou de type de wagon erroné),
- Attente de ressources (conducteur en retard, absence de véhicule moteur, indisponibilité de la locomotive de manœuvre etc.),
- Déroulements administratifs.

¹⁸ INFRAS (2013): Auswirkungen der Fertigstellung der NEAT auf die Erreichung des Verlagerungsziels im Güterverkehr. Berne (en allemand)



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

Comme le voyage des ports de la mer du Nord en direction du sud est assez long jusqu'aux passages de frontière examinés dans le présent rapport et comme il implique plusieurs pays, la probabilité que les trains en provenance du nord subissent des retards est plus grande que pour les trains en provenance du sud.

Les retards à l'arrivée au passage de frontière sont similaires à tous les passages examinés : le retard moyen le plus grand en direction du nord est recensé à Domo II avec 43 minutes et le plus faible est recensé à Domodossola avec 21 minutes. À Chiasso, environ 40 % des trains entrent en gare avec plus de 60 minutes de retard ; à Domo II, ce sont environ 25 % des trains. Au passage de Luino, cette valeur est inférieure (13 %).

4.3 Problèmes constatés dans le domaine des processus douaniers

Les procédures douanières présentées permettent un processus électronique déjà avant que les marchandises ne parviennent à la frontière. Ainsi, la majeure partie des marchandises ne subit pas de retard du fait des formalités douanières. La vérification sur place des documents peut s'opérer durant l'arrêt nécessaire à l'exploitation ferroviaire. Les rares contrôles physiques de trains ne sont pas déterminants pour la durée de séjour aux passages de frontière ; cette durée n'est donc que rarement prolongée du fait de la douane. Et pourtant, à Chiasso, il y a dans ce domaine des obstacles qui sont synonymes de charge importante pour les acteurs concernés.

Vu les problèmes signalés par les ETF, les processus douaniers ont fait l'objet de diverses adaptations entre 2013 et 2016, ce qui a permis des améliorations au passage de frontière à Chiasso, notamment :

- La suppression du contrôle par check-list effectué par les autorités douanières italiennes pour les trains en transit direct vers l'Italie ;
- La pose de caméras de surveillance sur le faisceau de voies U.

Un potentiel d'amélioration subsiste cependant. Les points ci-après sont des champs d'action importants qui ont déjà fait ou qui feront prochainement l'objet de mesures :



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

- **Documents douaniers sur papier**

Les autorités douanières italiennes exigeaient, au passage de frontière de Chiasso, des documents sur papier à apporter au poste-frontière, ce que compliquaient les vastes dimensions de la gare de triage.

- **Contrôle de trains reformés à Chiasso**

Pour tous les trains reformés à Chiasso, les autorités douanières prévoient un contrôle des wagons par check-list. Ce contrôle a lieu après les contrôles techniques et il peut retarder la suite du voyage (goulets d'étranglement), notamment lorsque le trafic est dense. Le contrôle par check-list de la *Guardia di Finanza* dure en moyenne 15 à 20 minutes.

- **Différents systèmes d'information et qualité des données**

Les autorités douanières veillent au bon déroulement du trafic ferroviaire à l'aide de différents systèmes internationaux, nationaux ou locaux (par ex. NCTS, RailControl). Ces systèmes ont été installés afin d'accélérer et de simplifier les procédures d'échange d'informations et de documents lors du passage de frontière, mais ils sont souvent utilisés par une minorité d'acteurs impliqués dans le passage de frontière. L'intégration et l'échange entre ces systèmes d'information favoriseraient grandement un déroulement fluide des procédures d'exploitation et des formalités douanières. Cette problématique touche les trois passages de frontière.

4.4 Problèmes constatés dans le domaine ferroviaire

Au passage de frontière de Chiasso, le temps d'attente est relativement long ; cela est dû aux spécificités de l'installation, aux divergences entre les prescriptions d'exploitation suisses et italiennes et aux processus douaniers qui ne se déroulent pas dans des conditions logistiques optimales (en direction du sud).

La structure et l'organisation de la gare de Chiasso sont décrites comme problématiques. Le vaste périmètre, la dispersion des offices douaniers et des trains sur plusieurs faisceaux de voies ainsi que les différentes utilisations de l'infrastructure en fonction du type de transport coûtent du temps aux ETF, en particulier lorsqu'il faut livrer des documents sous forme papier.

À court terme, des mesures d'exploitation et d'organisation permettraient de réduire la durée moyenne de séjour ; ces mesures concernent principalement les autorités douanières italiennes et les ETF. Le



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

gain de temps pourrait encore être accru ultérieurement à l'aide de mesures à long terme et complexes au niveau de l'infrastructure et de l'exploitation (notamment par la hausse progressive de la part de locomotives multisystèmes).

L'un des points faibles de l'infrastructure de la gare de Chiasso est le nombre restreint de voies électrifiées dans le faisceau de voies U utilisé pour le trafic de transit en direction du sud. Des mesures d'aménagement sont déjà prévues.

En ce qui concerne le trafic de transit des marchandises, l'installation Domo II du passage de frontière à Domodossola fait état de durées de séjour très longues. Celles-ci s'expliquent par des manques exclusivement infrastructurels et organisationnels, à la différence de Chiasso. Les durées de séjour peuvent être abrégées, mais uniquement par des améliorations d'infrastructure très coûteuses qui ne sont pas réalisables à court terme. Par ailleurs, une meilleure disponibilité du parc de véhicules (notamment des locomotives de manœuvre, souvent en panne ou indisponibles à Domodossola) contribuerait aussi à réduire la durée de séjour.

De nouvelles voies polycourant seront réalisées à Domo II d'ici à la fin de 2018 et permettront alors l'utilisation de locomotives multisystèmes. Cela remédiera aux goulets d'étranglement dans la gare de triage, car il faudra moins de ressources pour déplacer les locomotives. Un problème subsiste cependant : la liaison à simple voie entre la voie-mère et la gare de triage. Cette section (env. 3 km) restreint la capacité et entraîne des retards puisqu'elle ne permet pas de croisements. De plus, entre le portail sud du tunnel du Simplon à Iselle et Domodossola, la voie n'est que partiellement aménagée pour les véhicules à grand gabarit (4 m de hauteur aux angles). Ces trains utilisent des sillons SIM qui comprennent des changements de voie à vitesse réduite et des possibilités de croisement restreintes.

Le gestionnaire d'infrastructure italien, RFI, étudie la faisabilité et le rapport coût-utilité d'aménagements permettant d'augmenter la capacité en termes de transports à grand gabarit. Les éventuels projets requièrent l'approbation du ministère ainsi que le financement par celui-ci.

C'est principalement du fait de la fonction de poste-frontière de passage et grâce à l'utilisation de locomotives multisystèmes que Luino ne présente pas de processus d'exploitation complexes ; les durées de séjour y sont nettement plus courtes qu'à Chiasso et Domodossola. La ligne de Luino est en grande partie construite à simple voie. Ici aussi, et en particulier dans la perspective de la NLFA, différentes améliorations infrastructurelles sont prévues : le poste d'enclenchement de Luino sera modernisé et les croisements en Italie prolongés à 750 m. Ces mesures permettront de mieux exploiter les capacités infrastructurelles, d'où une réduction du temps d'attente en gare.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

5. Mesures

L'étude qui est à la base du présent rapport a permis le dialogue entre les autorités douanières, les ETF et les gestionnaires d'infrastructure en Suisse et en Italie, et elle a donné lieu à des suggestions concrètes d'amélioration. Grâce à ce dialogue, de premières mesures d'organisation et d'exploitation ont déjà pu être réalisées.

Les propositions d'amélioration ci-après n'entraînent pas nécessairement une réduction du temps d'attente, mais elles apportent un gain de qualité pour le passage de frontière (par ex. davantage de souplesse et de capacité, diminution des coûts pour les ETF).

Les mesures à court terme ci-après relèvent avant tout de l'exploitation et de l'organisation, et elles concernent aussi bien les autorités douanières que les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructure :

- Coordination des chantiers et de l'horaire plus souple, mieux harmonisée et alternée entre les trois passages de frontière afin de créer des solutions de rechange en cas de fermetures ordinaires ou extraordinaires de voie.
→ Direction : gestionnaires d'infrastructure
Il ne s'agit pas en premier lieu de réduire la durée du séjour au passage de frontière, mais d'améliorer la planification et l'exploitation des ETF, ce qui génère un gain de productivité.
- Augmentation de la qualité de l'échange d'information entre les ETF et les expéditeurs dans le régime du transit grâce à la préparation d'une déclaration en douane aussi exhaustive et précise que possible, y compris les détails sur les marchandises transportées.
→ Direction : ETF
Des documents de qualité facilitent le travail des autorités douanières et font gagner du temps.
- Simplification du régime de transit du côté des autorités douanières italiennes (Chiasso) grâce au contrôle de la déclaration avant l'arrivée du train, à condition que le document électronique leur parvienne au moins deux heures avant l'arrivée du train.
→ Direction : ADM
Cette mesure ne se répercute pas directement sur la durée de séjour mais elle déleste les ETF.
- Libération automatique des trains en transit vers le sud par les autorités douanières et les GdF italiens avant l'arrivée du train à Chiasso ou au plus tard peu après son arrivée en gare, et ce, sans échange de documents sous forme papier.
→ Direction : ADM
Cette mesure ne se répercute pas directement sur la durée de séjour mais elle déleste les ETF.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

- Abandon des contrôles physiques par check-list des trains reformés au départ du faisceau de voies C à Chiasso ou alors contrôle par check-list durant la phase de composition des trains.
→ Direction : ADM
Cette mesure optimise l'exploitation et contribue à la stabilité de l'horaire. Le contrôle par check-list a généralement lieu sur la voie de départ et le train ne peut partir qu'à l'issue du contrôle. La voie reste ainsi occupée et n'est pas disponible pour d'autres trains. Si le train ne part pas dans les cinq minutes, le contrôle doit être répété. La mise en œuvre de cette mesure contribuerait à une nette amélioration.
- Simplification des documents requis pour le transport de marchandises dangereuses et de déchets ; remplacement des documents papier que les ETF doivent fournir aux autorités douanières par des documents électroniques.
→ Direction : ADM
Cette mesure ne se répercute pas directement sur la durée de séjour mais elle déleste les ETF.

Les mesures et leurs effets sont indiqués en détail dans l'étude jointe au présent rapport.

L'ADM a adopté un règlement de service qui est entré en vigueur le 3 octobre 2016, mettant en œuvre le contrôle de la déclaration en douane avant l'entrée en gare du train à Chiasso et la libération tacite des trains en transit sans échange de documents sous forme papier. Le contrôle physique par check-list des nouvelles compositions de trains sera supprimé et remplacé par des contrôles par sondage dès que le système de surveillance vidéo par *smart-camera* sera installé.

Les mesures d'organisation et d'exploitation à moyen ou à long terme (telles que la fusion des systèmes informatiques, une planification plus stable des horaires sur le corridor ou la réorganisation logistique des installations) concernent les autorités douanières, les ETF et les gestionnaires d'infrastructure. Il s'agit, grâce à des interventions importantes, d'améliorer la communication et l'interaction entre les différents acteurs et d'optimiser la planification du fret ferroviaire, afin d'exploiter avec efficacité les futures capacités infrastructurelles des trois passages de frontière et de contribuer à la rationalisation des ressources des ETF. Les mesures ont pour but d'accélérer le franchissement de la frontière, d'une part, et de préparer à la croissance prévue du trafic, d'autre part. Il s'agit de mesures générales efficaces aux trois passages de frontière examinés, ainsi que d'une série de mesures ponctuelles qui concernent principalement Chiasso et Domodossola :

- Uniformisation des systèmes informatiques spécifiques nationaux voire européens
→ Direction : gestionnaires d'infrastructure et autorités douanières ;
- Optimisation des capacités des installations grâce à la rationalisation du séjour des trains
→ Direction : gestionnaires d'infrastructure et ETF ;



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

- Développement des possibilités d'un *One-Stop-Shop* sur le corridor Rhin–Alpes
→ Direction : ministères via les organes impliqués dans le corridor ;
- Modernisation et développement du parc de locomotives de manœuvre (surtout à Domo II)
→ Direction : gestionnaires d'infrastructure ;
- Transfert des trains de la chaussée roulante de Domodossola à Domo II
→ Direction : gestionnaires d'infrastructure.

Les adaptations infrastructurelles à la gare de triage de Chiasso ne peuvent être financées que par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les éventuelles mesures sont examinées dans le cadre des programmes d'aménagement en cours ou des conventions sur les prestations.

Dans le cadre des groupes de travail bilatéraux ainsi que du Comité directeur Suisse-Italie, l'OFT et le ministère italien des transports (MIT) veillent à la coordination de la mise en œuvre des mesures. L'AFD et l'ADM continuent d'être impliquées. Avec le concours de ses partenaires et dans le cadre du programme de transformation numérique DaziT¹⁹, l'AFD vérifie ses processus de dédouanement quant à d'autres simplifications possibles en trafic ferroviaire international.

6. Conclusions

Le postulat 13.4014 de la Commission des transports et des communications du Conseil national (CTT-N) a évoqué des obstacles au régime douanier, au déroulement du trafic et aux processus d'exploitation, obstacles qui nuisent à la fluidité du fret ferroviaire entre les frontières suisse et italienne. Une étude commandée par l'OFT et l'AFD a révélé plusieurs problématiques, constatant des entraves et des restrictions dans l'exploitation ferroviaire et des postes-frontières ainsi qu'au niveau de l'infrastructure des gares-frontières. Différents acteurs avaient déjà décelé un potentiel d'amélioration avant la réalisation de cette étude et avaient mis en œuvre des mesures, comme par exemple la suppression des contrôles par check-list des trains en transit direct à destination de l'Italie ou l'installation de caméras de surveillance du faisceau de voies U à Chiasso.

L'étude a proposé d'autres mesures afin d'optimiser le déroulement des formalités douanières du côté italien à Chiasso. En octobre 2016, l'ADM a décidé de réaliser une partie de ces mesures. La plus efficace de ces mesures est la transmission électronique des données du train aux autorités douanières italiennes avant l'arrivée du train. Il n'est donc plus nécessaire de présenter les documents physiques

¹⁹ Message du 15 février 2017 relatif au financement de la modernisation et de la numérisation de l'Administration fédérale des douanes (programme DaziT) ; FF 2017 1567



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

pour libération au guichet : désormais, cette vérification a lieu préalablement, de sorte que le contrôle douanier est déjà achevé lorsque le train entre en gare à Chiasso. Ainsi, les formalités peuvent être effectuées pour 90 % des trains sans temps d'attente supplémentaire avant la poursuite du voyage. Il serait souhaitable qu'à terme, ces documents ne soient plus nécessaires, de manière similaire à ce qui a déjà lieu aux passages de frontière vers d'autres pays voisins.

Vu les investissements élevés, l'importance des corridors de fret européen et la croissance prévue du trafic, il est nécessaire de réaliser autant que possible des mesures supplémentaires visant à faciliter le franchissement des frontières. Celui-ci doit être aussi simple et rapide que possible tout en permettant les contrôles nécessaires. En règle générale, l'amélioration des processus douaniers ne permet guère de gagner du temps car, dans la plupart des cas, la douane ne saurait être tenue pour responsable des retards. Les retards sont principalement dus à l'infrastructure et à l'exploitation. Ainsi, par exemple, les horaires du corridor Rotterdam–Gênes prévoient parfois d'importantes marges de temps afin de garantir la stabilité de l'horaire. Les fréquents retards des trains sur les corridors ont également des effets négatifs sur les passages de frontière.

La réduction du temps aux passages de frontière et la simplification des formalités ont des effets considérables sur la productivité du fret ferroviaire transalpin et contribuent de manière essentielle à la politique de transfert de la Confédération. Les autorités suisses et italiennes vont vérifier les mesures proposées dans le présent rapport et, dans la mesure du possible, les mettre en œuvre. Il s'agit en premier lieu d'éviter les contrôles physiques des trains ou des wagons (contrôles par check-lists, installation de caméras vidéo), de simplifier les processus douaniers (passage définitif aux documents électroniques, garantie de la qualité des documents de déclaration en douane, contrôle préalable des documents), d'améliorer l'infrastructure et son utilisation (planification de l'horaire, adaptations à Chiasso, voies polycourant à Domo II).

Au premier chef, ce sont les chemins de fer et les gestionnaires d'infrastructure qui sont appelés à améliorer les processus. Le présent rapport indique les optimisations à réaliser au niveau des processus douaniers ; l'étude de ces optimisations doit se poursuivre. La situation peut être améliorée à moyen terme à l'aide de mesures ponctuelles sur l'infrastructure, sous réserve des possibilités de financement dans le cadre des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ou des conventions de prestations relatives au maintien de la qualité des infrastructures.

Sous l'égide de l'OFT, le Comité directeur Suisse-Italie coordonnera la mise en œuvre des mesures ces prochaines années.



Référence du dossier : 314-inArbeit/00005/00432

7. Glossaire

ADM	<i>Agenzia delle dogane e dei monopoli</i> (Administration italienne des douanes)
AELE	Association européenne de libre-échange (<i>European Free Trade Association</i>)
AFD	Administration fédérale des douanes
CFF Infra	CFF Infrastructure
CFF	Chemins de fer fédéraux
CR	Chaussée roulante (cf. TCA)
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GdF	<i>Guardia di Finanza</i> (surveillance des finances)
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i> (ministère italien des transports)
OFT	Office fédéral des transports
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
RFI	<i>Rete Ferroviaria Italiana</i> (gestionnaire d'infrastructure italien)
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
SIM	Simplon Intermodal (sillons permettant l'acheminement de véhicules d'une hauteur aux angles de 4 m sur l'axe du Simplon)
TC	Transport combiné : transport ferroviaire de conteneurs, de camions, de trains routiers, d'ensembles articulés – accompagnés ou non –, de remorques, de semi-remorques et de caisses mobiles, dont le transbordement route (ou Rhin)/rail ou rail/rail a lieu sans changement de réceptacle de transport et est facilité par des constructions, installations et équipements spéciaux.
TCA	Transport combiné accompagné (cf. chaussée roulante)
TCNA	Transport combiné non accompagné
TWCI	Trafic par wagons complets isolés : forme de production lors de laquelle des wagons isolés ou des groupes de wagons sont rassemblés sur différentes voies de raccordement et de débord régionales, constitués en trains et acheminés aux gares de triage où de nouveaux trains sont recomposés en fonction des régions de destination.
UE	Union européenne