Déclaration d'intention relative au développement du fret ferroviaire par la rive gauche du Rhin

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

et

Le Ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des Transports, de la République française

Ci-après désignés comme « les Signataires »

considérant que la Suisse et la France sont toutes deux traversées par d'importants corridors de fret ferroviaire européens nord-sud, à savoir le corridor Mer du Nord-Méditerranée à travers la France et le corridor Rhin-Alpes à travers la Suisse,

dans le but d'augmenter les capacités nord-sud pour le fret ferroviaire en général et pour l'accès aux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) en Suisse (tunnels de base du Saint-Gothard, du Ceneri et du Loetschberg) en particulier,

dans l'intention de relier en outre les ports de la mer du Nord et de la Manche au corridor Rhin-Alpes,

reconnaissant qu'à ces fins, il convient d'optimiser également la ligne ferroviaire de la rive gauche du Rhin au départ de Bâle vers Strasbourg et au-delà sur le territoire français,

dans l'optique des projets d'aménagement à long terme de la France pour faciliter des transports de semi-remorques de quatre mètres de hauteur sur l'itinéraire par la rive gauche du Rhin qui reliera les ports de la mer du Nord et de la Manche à Bâle, ainsi que des aménagements prévus des tunnels de Kannenfeld et de Schützenmatt qui relient Bâle à la France, afin de créer ainsi un autre corridor de quatre mètres en direction de la NLFA,

vu l'article 84 de la Constitution fédérale suisse sur le transit alpin et la loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes par lesquels la Confédération suisse s'oblige à transférer le trafic de marchandises à travers les Alpes de frontière à frontière sur le rail,

compte tenu de la motion parlementaire suisse 20.3003 qui charge le Conseil fédéral d'élaborer un accord international avec la France et la Belgique afin de constituer un axe performant sur la rive gauche du Rhin, qui devrait s'inscrire dans le cadre des corridors européens de fret ferroviaire, axe doté des paramètres infrastructurels nécessaires au transport de marchandises (charge des trains à l'essieu de 2000 tonnes, longueur des trains de 740 m et hauteur de 4 m),

compte tenu de l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 inscrit dans l'article 131 de la Loi Climat et Résilience et de la stratégie de développement du fret ferroviaire de la France approuvée par décret (n° 2022-399) du 18 mars 2022,

compte tenu des objectifs et des programmes fixés dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe et des différentes mesures définies dans la « Stratégie de mobilité durable et intelligente » de la Commission européenne, qui définit le fret ferroviaire comme un secteur déterminant pour maîtriser la crise climatique,

compte tenu des objectifs et mesures du Règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (règlement RTE-T) et du Règlement (UE) n°913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif,

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

convaincus que des capacités suffisantes pour le fret ferroviaire sont une condition préalable au transfert des marchandises de la route au rail, qui contribue de manière significative à la réalisation des objectifs de protection du climat de la Suisse, de la France et de l'Union européenne d'ici à 2050,

reconnaissant l'importance que revêt la coopération des organismes ferroviaires en Suisse et en France,

s'appuyant sur les réflexions du Comité de pilotage (COPIL), institué par la convention du 5 novembre 1999 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse (ci-après convention du 5 novembre 1999),

Déclarent :

****

I. Objectifs stratégiques

Les Signataires, en tenant compte des moyens financiers disponibles et avec le souci du meilleur rapport coût/utilité, déclarent leur commune intention de prendre les mesures nécessaires pour :

- définir les intérêts communs à l'aménagement de la ligne ferroviaire Lille-/ Metz-Strasbourg-Bâle ou d'autres itinéraires pertinents par la rive gauche du Rhin en vue d'un transport de marchandises performant entre les ports de la Mer du Nord et de la Manche et la Suisse, ainsi que l'Italie ;
- déterminer les travaux d'aménagement sur l'infrastructure qui seraient nécessaires pour optimiser la ligne ou d'autres itinéraires pertinents afin de permettre le développement du transport de marchandises de manière performante et compétitive, conformément aux standards définis par la révision du règlement RTE-T et aux stratégies et schémas directeurs du transport combiné et du transport de semi-remorques par fer ;
- mettre à disposition des capacités ferroviaires suffisantes pour répondre aux besoins futurs et, pour ce faire, se mettre d'accord sur les besoins futurs en sillons pour le transport de marchandises ;
- conduire les études nécessaires avec l'appui des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs concernés, en vue de définir des modalités de financement et de mise en œuvre, ainsi qu'une planification des travaux d'aménagement ;
- rechercher l'implication, si nécessaire, d'autres partenaires, comme par exemple l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique ;
- concrétiser, dans ce contexte, selon les résultats des études menées, les modalités de mise en œuvre, si nécessaire sous la forme d'un accord international, afin de constituer un axe performant sur la rive gauche du Rhin doté des paramètres infrastructurels nécessaires au transport de marchandises et de présenter cet accord aux autorités concernées pour décision, en ayant évalué l'opportunité d'intégrer la Belgique à l'élaboration d'un tel accord ;
- mettre en place pour cela un groupe de travail qui se réunira au moins deux fois par an et dont la présidence sera assurée alternativement par la Suisse et par la France .

II. Coopération et suivi

Afin d'assurer un suivi approprié des avancées réalisées dans le cadre de la présente déclaration, les Signataires réaffirment l'importance des travaux et des tâches qui incombent au

comité de pilotage (COPIL) institué par la convention du 5 novembre 1999 et à son comité technique (COTEC).

Les Signataires souhaitent que le COTEC soit responsable de la mise en place et de la conduite générale du groupe de travail (composition, ressources), que l'avancement des travaux du groupe de travail ainsi mis en place soit suivi en permanence par le COTEC, que lors de chaque réunion du COPIL, le groupe de travail rende compte de ses réflexions et de ses conclusions, et que le COPIL hiérarchise et propose les suites à donner aux différentes conclusions du groupe de travail en tenant compte des moyens financiers disponibles et avec le souci du meilleur rapport coût/utilité.

La présente déclaration d'intention ne contient pas d'obligations et de droits au sens du droit international.

Paris, le 11 février 2025

Albert Rösti Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, de la Confédération suisse	Philippe Tabarot Ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des Transports, de la République française