



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Ufficio federale dei trasporti UFT



## **Accord**

concernant

**les sections de ligne situées entre les frontières nationales et les gares de transition entre les réseaux italien et suisse et l'accès à ces sections de ligne**

conclu entre

**l'Office fédéral des transports (OFT)**

et

**l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
(ANSF)**

L'Office fédéral des transports (OFT), Mühlestrasse 6, CH-3063 Ittigen, représenté par son directeur Peter Füglister, et l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), Piazza della Stazione 45, I-50123 Firenze, représentée par son directeur Amedeo Gargiulo, sont convenus de ce qui suit.

## 1. Préambule

En Italie et en Suisse, sur les lignes ferroviaires, les sous-systèmes structurels au sol (infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation au sol) ont des caractéristiques différentes en matière d'approche fonctionnelle et de solutions d'application.

Entre l'Italie et la Suisse, la frontière nationale et la limite entre les sous-systèmes structurels au sol ne coïncident pas ; les véhicules passent en effet la frontière nationale et continuent leur course en utilisant les systèmes et les fonctions du pays de provenance jusqu'à la gare de transition de l'Etat limitrophe, conformément aux accords intergouvernementaux et aux accords conclus entre administrations ferroviaires préexistant à l'instauration des autorités nationales de sécurité ferroviaire.

Pour la situation d'exploitation, l'Italie et la Suisse ont déjà prévu d'équiper les tronçons de frontière du système ERTMS avec des solutions au sol correspondant aux principes de chacun des Etats et avec des sous-systèmes CCS qui implémentent toutes les exigences fonctionnelles et de sécurité définies par le standard ERTMS à bord des véhicules.

Dans le cadre délimité ci-dessus, l'OFT et l'ANSF ont l'intention de gérer les procédures d'autorisation applicables aux tronçons de ligne ferroviaire compris entre la frontière italo-suisse et les gares de transition respectives indiquées à l'annexe 1 du présent accord, et d'établir les conditions d'accès à ces tronçons de ligne.

Le présent accord est donc nécessaire afin de confier aux gestionnaires d'infrastructure l'identification de procédures, de modalités techniques et de choix d'exploitation propres à améliorer les conditions actuelles des installations en question. A cette fin, ce qui suit devient contraignant pour l'activité des gestionnaires d'infrastructure respectifs, tant pour ce qui est réalisable en autonomie que pour ce qu'il faut mettre en œuvre d'un commun accord.

## 2. Autorisation de mise en service des sous-systèmes structurels au sol

L'OFT et l'ANSF conviennent que les sous-systèmes structurels au sol sur les tronçons de ligne entre les frontières nationales et les gares de transition doivent être configurés dans le respect des exigences de sécurité établies par les normes nationales de l'Etat dans lequel ces sous-systèmes doivent être mis en service.

Les sous-systèmes structurels au sol utilisés sur le réseau de l'Etat d'origine sont acceptés dans l'Etat voisin jusqu'à la gare de transition, à condition que leur compatibilité avec le principe visé au premier paragraphe soit démontrée.

Pour chaque sous-système, les gestionnaires d'infrastructure effectuent une évaluation des risques afin de démontrer que le sous-système utilisé sur le tronçon de ligne relevant de leur compétence jusqu'à la gare de transition est conforme aux exigences de sécurité requises par les dispositions en vigueur dans l'Etat où ce sous-système est ou doit être mis en service. Au cas où des problèmes se poseraient de ce point de vue, les gestionnaires d'infrastructure devront identifier des mesures technologiques et/ou opérationnelles pour diminuer le risque et l'abaisser à un niveau acceptable.

Les résultats de l'évaluation des risques précitée seront soumis à l'autorité de sécurité ferroviaire chargée d'autoriser la mise en service du sous-système évalué sur le territoire national; l'autorité de sécurité de l'autre Etat s'engage à collaborer afin de faire aboutir le processus d'autorisation de mise en service.

Si, dans le cadre d'un processus d'autorisation d'un sous-système structurel au sol, il est évident que les compétences territoriales des deux autorités de sécurité sont concurrentes, ces dernières concluront des accords spécifiques dans le respect des dispositions en vigueur. Dans le cadre de ces accords, l'autorité de sécurité de l'Etat voisin reconnaît la certification/déclaration/autorisation délivrée par l'autre autorité de sécurité pour ce qui concerne les parties de sous-système qui se trouvent aussi sur son propre territoire.

### **3. Agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure**

Sur le tronçon Frontière – Iselle, l'agrément de sécurité au gestionnaire d'infrastructure (CFF Infrastructure) est délivré par ANSF<sup>1</sup> sur la base de l'agrément de sécurité délivré par l'OFT à CFF Infrastructure et valable pour le territoire suisse, compte tenu du document évaluant la compatibilité des sous-systèmes en service sur le tronçon avec les normes nationales de sécurité respectives et rédigé conjointement par les gestionnaires d'infrastructure suisse et italien.

En cas de modifications comportant la délivrance d'un nouvel agrément de sécurité au gestionnaire d'infrastructure sur ledit tronçon, la procédure devra être réitérée.

### **4. Accès aux tronçons et aux gares de transition situées en Italie**

Considérant que les conditions opérationnelles sont compatibles et en continuité avec celles qui sont appliquées en Suisse, l'ANSF reconnaît les certificats de sécurité valables délivrés par l'OFT et les véhicules autorisés en Suisse pour l'accès aux tronçons entre la frontière et les gares de transition situées sur territoire italien, gares de transition incluses, à l'exception du tronçon Frontière – Iselle.

Les entreprises ferroviaires intéressées devront remettre une demande de certificat de sécurité partie B à l'ANSF, en joignant au dossier :

- La copie conforme du certificat de sécurité établi par l'OFT, valable pour la ligne limitrophe du tronçon de frontière;
- La liste des véhicules utilisés (de traction et remorqués);
- Une déclaration établissant que les procédures opérationnelles de l'entreprise ferroviaire sur le tronçon de frontière sont compatibles avec celles qui sont appliquées sur le réseau ferroviaire suisse dans le domaine de validité du certificat de sécurité susmentionné;
- La documentation (validée par un VIS<sup>2</sup> agréé en Italie) qui démontre la compatibilité technique et l'intégration sécuritaire avec le réseau RFI des sous-systèmes constituants des véhicules tracteurs ou dotés d'une cabine de conduite qui ne sont pas déjà en possession d'une autorisation de l'ANSF ou de RFI d'accéder à la gare de transition;
- La déclaration selon laquelle le personnel de l'entreprise ferroviaire employé sur les trains qui auront accès au tronçon et à la gare de transition sur territoire italien a été formé aux règlements et aux prescriptions d'exploitation applicables audit tronçon ainsi qu'aux modalités d'accès à la gare elle-même, avec indication des références normatives traitées lors de la formation, déterminées par les accords conclus entre les gestionnaires d'infrastructure suisse et italien;

---

<sup>1</sup> Dans le respect de la note M.INF.GABINETTO.REGISTRO.UFFICIALE.U.0019918.25-6-2013

<sup>2</sup> Vérificateur indépendant de la sécurité

- Une déclaration établissant que les risques inhérents à l'activité de transport effectuée sur territoire italien ont été évalués dans le respect de la norme en vigueur en Italie en matière de sécurité de circulation, en spécifiant les normes prises en considération et les éventuelles mesures de réduction des risques dérivées de l'analyse précitée;
- La copie du contrat d'assurance avec les couvertures maximales établies par la norme en vigueur;
- L'engagement écrit de communiquer toute modification du contenu des documents susmentionnés au cas où elle contiendrait des variations par rapport à ce qui a été déclaré.

Les entreprises ferroviaires qui ont obtenu le certificat de sécurité de l'ANSF pour effectuer leurs services ferroviaires devront demander au gestionnaire d'infrastructure italien l'autorisation de circuler sur le réseau RFI (tronçon et gare de transition) et conclure avec RFI un contrat d'accès au réseau RFI (tronçon et gare de transition).

Sur le tronçon entre la frontière et Iselle, les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires sont établis par l'OFT.

## 5. Accès aux tronçons et aux gares de transition situées en Suisse

Considérant que les conditions opérationnelles sont compatibles et en continuité avec celles qui sont appliquées en Italie, l'OFT reconnaît les certificats de sécurité valables délivrés par l'ANSF et les véhicules autorisés en Italie pour l'accès aux tronçons entre la frontière et les gares de transition situées sur territoire suisse, gares de transition incluses.

Les entreprises ferroviaires intéressées devront remettre une de certificat de sécurité partie B à l'OFT, en joignant au dossier :

- La copie conforme du certificat de sécurité établi par l'ANSF, valable pour la ligne limitrophe du tronçon de frontière;
- La liste des véhicules utilisés (de traction et remorqués);
- Une déclaration établissant que les procédures opérationnelles de l'entreprise ferroviaire sur le tronçon de frontière sont compatibles avec celles qui sont appliquées sur le réseau ferroviaire italien dans le domaine de validité du certificat de sécurité susmentionné;
- La documentation (validée par CFF Infrastructure, Accès technique au réseau, ou par un expert) qui démontre la compatibilité technique et l'intégration sécuritaire avec le réseau CFF des sous-systèmes constituants des véhicules tracteurs ou dotés d'une cabine de conduite qui ne sont pas déjà en possession d'une autorisation de l'OFT ou des Chemins de fer fédéraux (CFF) d'accéder à la gare de transition;
- La déclaration selon laquelle le personnel de l'entreprise ferroviaire employé sur les trains qui auront accès au tronçon et à la gare de transition sur territoire suisse a été formé aux règlements et aux prescriptions d'exploitation applicables audit tronçon ainsi qu'aux modalités d'accès à la gare elle-même, avec indication des références normatives traitées lors de la formation, déterminées par les accords entre les gestionnaires d'infrastructure suisse et italien;
- Une déclaration établissant que les risques inhérents à l'activité de transport effectuée sur territoire suisse ont été évalués dans le respect de la norme en vigueur en Suisse en matière de sécurité de circulation, en spécifiant les normes prises en considération et les éventuelles mesures de réduction des risques dérivées de l'analyse précitée;
- La copie du contrat d'assurance avec les montants minimaux établis par la norme en vigueur;

- L'engagement écrit de communiquer toute modification du contenu des documents susmentionnés au cas où elle contiendrait des variations par rapport à ce qui a été déclaré.

Les entreprises ferroviaires qui ont obtenu le certificat de sécurité de l'OFT pour effectuer leurs services ferroviaires devront conclure un contrat d'accès au réseau CFF (tronçon et gare de transition) avec le gestionnaire d'infrastructure suisse.

## **6. Identification des véhicules**

Les véhicules qui circulent exclusivement entre la frontière et la gare de transition ne sont pas tenus de porter le marquage alphabétique supplémentaire du pays de la gare de transition prévu par l'appendice P (marquage alphabétique de l'aptitude à l'interopérabilité) de la décision de la Commission européenne 2011/314/UE du 12 mai 2011.

## **7. Tronçons avec transition dynamique**

En cas de transition dynamique (à la date du présent accord prévue pour le tronçon Arcisate – Stabio), les gestionnaires d'infrastructure définissent le point et les modalités de changement de système, en tenant compte des principes énoncés au chapitre 2 du présent accord. L'OFT et l'ANSF collaborent aux processus d'autorisation.

## **8. Activité d'inspection et de contrôle**

L'OFT et l'ANSF s'assurent réciproquement un soutien au développement des activités de contrôle sur les opérateurs ferroviaires auxquels ils ont octroyé l'autorisation et qui circulent sur des tronçons de l'Etat voisin. Ce soutien peut aussi prendre la forme d'une transmission des résultats des activités de chacune des autorités dans son propre domaine de compétences.

## **9. Participation des gestionnaires d'infrastructure**

Les gestionnaires d'infrastructure suisses et italiens doivent assurer le fonctionnement et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire des tronçons de leur domaine de compétence énumérés à l'annexe 1 sur la base d'accords spécifiques, qui devront être rendus conformes aux contenus du présent document et aux obligations imposées par la norme en vigueur en matière de sécurité ferroviaire, compte tenu de l'évaluation des risques mentionnée au chapitre 2.

Les gestionnaires d'infrastructure présentent leurs accords à leur autorité de sécurité respective.

## **10. Langue officielle**

Dans les gares de transition et sur les tronçons de frontière, la langue officielle est l'italien.

## **11. Collaboration entre les autorités de sécurité**

L'OFT et l'ANSF s'assurent réciproquement le soutien nécessaire pour résoudre les questions d'ordre technique et opérationnel inhérentes à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité, à l'autorisation de mise en service des sous-systèmes au sol et des véhicules ferroviaires.

## **12. Contact des autorités de sécurité**

Les entreprises de transport ferroviaire qui utilisent des véhicules ferroviaires peuvent présenter des demandes d'application du présent accord dans le cadre de la demande d'accès aux tronçons de frontière, de même que les gestionnaires d'infrastructure pour les aspects relatifs aux processus liés à l'agrément de sécurité.

Autorité suisse:

Office fédéral des transports (OFT)  
Section Autorisations et règles  
Case postale  
CH-3003 Berne

Autorité italienne:

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)  
Piazza della Stazione 45  
I-50123 Firenze

### **13. Entrée en vigueur et durée de l'accord**

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

Toute modification du présent acte requiert la forme écrite ainsi que le consentement de l'ANSF et de l'OFT.

Sa durée de validité est indéterminée ; chacune des parties contractantes peut le résilier par écrit en cas de motifs graves, dans un délai de préavis d'au moins 90 jours.

Signé à Florence le 8 juillet 2014

Office fédéral des transports  
Le directeur

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Le directeur

Peter Füglstaler

Amedeo Gargiulo

## Annexe 1

Liste des lignes des zones de frontière:

Sur territoire italien:

- Frontière (Sempione) – Iselle<sup>3</sup>
- Iselle – Domodossola (Domo I et Domo II)
- Frontière – Luino

Sur territoire suisse:

- Frontière – Chiasso (Voyageurs et Triage)

---

<sup>3</sup> Selon la convention CH/I du 28 mars 2006