

Message

**concernant l'Accord signé avec l'Italie
au sujet du financement de la construction du deuxième tunnel
du Monte Olimpino, entre Chiasso et Albate-Camerlata**

du 25 août 1982

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, avec le présent message, le projet d'un arrêté fédéral concernant l'accord entre la Confédération suisse et la République italienne sur le financement du deuxième tunnel du Monte Olimpino, entre Chiasso et Albate-Camerlata. Nous vous proposons d'approuver cet accord signé à Berne le 11 mai 1982.

Nous vous prions d'agréer, Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

25 août 1982

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Honegger
Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le tunnel du Monte Olimpino, sis entre Chiasso et Côme, est le trait d'union le plus important entre la ligne du Saint-Gothard et le réseau ferroviaire italien. Il est vétuste. Sa rénovation complète durera plusieurs années et exigera que son exploitation se fasse à voie unique pendant ce laps de temps. Des parties du tunnel menacent même de s'effondrer pendant les travaux de réfection. Aussi, les Chemins de fer italiens (FS) envisagent-ils de percer un deuxième tunnel à travers le Monte Olimpino et de ne rénover l'ancien qu'après la construction de la nouvelle ligne. Cette dernière permettra d'éviter les difficultés résultant de l'exploitation d'une seule voie, sans parler du risque d'interruption du trafic (tunnel vétuste). Cela étant, les CFF ne subiront pas de pertes financières; celles-ci seraient considérables, notamment en cas d'interruption du trafic. La ligne du Saint-Gothard se voit ainsi dotée d'un prolongement efficace. L'Italie estime donc opportun que la Suisse participe à raison de 50 pour cent à la couverture des frais de construction du nouveau tunnel, estimés à 128 millions de francs. Lors des négociations, il a été convenu que la Suisse fournisse un apport forfaitaire unique de 60 millions, soit 40 millions à titre de contribution à fonds perdu et 20 millions en tant que prêt à taux préférentiel. L'Italie s'engage à construire le deuxième tunnel du Monte Olimpino. En outre, les FS augmenteront la capacité de leurs voies d'accès au Saint-Gothard et au Simplon, de manière que le potentiel de chacun de ces chemins de fer alpins puisse être utilisé entièrement et corresponde à 12 millions de tonnes par année dans le trafic marchandises international. Les deux gouvernements s'engagent à promouvoir par tous les moyens appropriés le trafic ferroviaire entre les deux pays et en transit à travers la Suisse par les points frontière de Chiasso, Luino et Domodossola. Afin de faciliter l'écoulement de ce trafic, les CFF et les FS s'engagent enfin à prendre toutes les mesures qui s'imposent sur le plan des constructions, des tarifs et de l'exploitation.

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

Le tunnel du Monte Olimpino, sis entre Chiasso et Côme, est le trait d'union le plus important entre la ligne du Saint-Gothard et le réseau ferroviaire italien. Seul l'itinéraire de Luino établit une autre liaison entre eux. A voie unique, sa capacité ne représente que le 30 pour cent de celle de la ligne principale de Chiasso, qui est équipée d'une double voie. De plus, il rejoint à Gallarate la ligne du Simplon, entre Domodossola et Milan (cf. fig. 1).

Le tunnel du Monte Olimpino est délabré. Des experts suisses en matière de construction ont confirmé le mauvais état de l'ouvrage. La maçonnerie se déformant, certaines parties du tunnel menacent de s'effondrer.

Les travaux de réfection, qui garantiront pendant longtemps la sécurité de l'exploitation, dureront environ trois ans. Pendant la durée des travaux, le tunnel ne pourra être utilisé que sur une seule voie, ce qui entravera énormément le trafic ferroviaire avec l'Italie. La galerie a en outre un profil d'espace libre insuffisant, qui ne correspond pas au gabarit-limite de chargement du chemin de fer du Saint-Gothard. Sa rénovation totale, y compris l'élargissement du profil, durera environ cinq ans. Durant cette période, la circulation devra se faire sur une seule voie et elle sera parfois interdite pendant quelques heures par jour. Les travaux entraîneront de gros risques pour l'exploitation ferroviaire, car des parties de la voûte pourraient s'affaisser en raison de l'instabilité des couches géologiques.

12 Nouvelle ligne reliant Chiasso à Albate-Camerlata

Les conditions des travaux et le danger menaçant l'exploitation ferroviaire ont incité les Chemins de fer italiens (FS) à planifier une nouvelle ligne à double voie. Celle-ci partira de l'extrémité sud de la gare de Chiasso, traversera le deuxième tunnel du Monte Olimpino (7,2 km) et aboutira à Albate-Camerlata (cf. fig. 2). Elle se trouvera entièrement sur territoire italien. Longue d'environ 8 km, elle réduira de 1,5 km le parcours actuel. Sa construction durera cinq ans.

La gare de Côme S.G. se trouvera à l'écart de la nouvelle ligne. Ainsi, le tunnel en question servira surtout au trafic marchandises. Afin de limiter le plus possible les perturbations de l'exploitation, les FS commenceront par aménager la nouvelle ligne et rénoveront ensuite l'ancien tunnel. Les travaux de consolidation, qui doivent être exécutés en priorité, sont en cours; ils dureront assez longtemps en raison du maintien de l'exploitation. La réfection de l'ancien tunnel sera entièrement à la charge des FS.

13 Requête des Chemins de fer italiens

Les FS estiment que la nouvelle ligne constitue un élément d'un axe nord-sud à grand débit. De ce fait, il ne s'agit pas simplement de contourner un tunnel délabré. Toute la ligne Chiasso-Milan doit être améliorée et permettre sans restriction l'écoulement du ferroutage à travers la frontière. Les FS désirent assurer à leurs frais le développement de la ligne au sud de Albate-Camerlata. Les coûts de construction du deuxième tunnel seront en revanche répartis par moitié entre la Suisse et l'Italie.

L'Italie justifie sa requête par le fait que ce tunnel est un ouvrage qui intéresse autant la Suisse qu'elle-même. La nouvelle ligne constituera, en effet, un prolongement, nécessaire et efficace, de la ligne du Saint-Gothard.

14 Appréciation de la situation dans l'optique de la Suisse

La construction de la nouvelle ligne permettra d'éviter pendant des années la circulation sur une seule voie, voire le risque d'une interruption du trafic dans l'ancien tunnel vétuste. Les CFF ont estimé la perte d'exploitation qui se produirait au cas où celui-ci ne serait utilisable que sur une seule voie pendant une longue période ou s'il était complètement bloqué en raison d'un effondrement.

Dans la première éventualité, les trains peu fréquentés seraient remplacés par des autobus sur le parcours Chiasso - Côme. Une partie des trains directs et des trains marchandises passeraient par Luino. Les transbordements et les déviations allongeraient la durée des trajets et porteraient préjudice à la qualité de l'offre. Il en résulterait une baisse de la demande, ainsi qu'une perte de recettes dans le trafic voyageurs et marchandises, la déviation de Luino présentant une distance tarifaire inférieure pour les CFF. Ceux-ci estiment que le manque à gagner s'élèverait à cinq millions de francs par année. Etant donné que les travaux de remise en état du tunnel imposent la circulation à voie unique pendant trois ans, leur perte se monterait à 15 millions de francs.

Si l'exploitation du tunnel venait à être interrompue, le trafic international du Saint-Gothard ne pourrait être assuré qu'en partie. Environ la moitié des trains directs internationaux devrait être détournée sur Luino. Les autres trains directs seraient dirigés en partie vers le Simplon et en partie vers Chiasso, un service d'autobus étant organisé entre cette dernière ville et Côme. Il en résulterait une détérioration de l'offre et, partant, une baisse de la demande de transport. Dans le trafic marchandises, en raison du manque de capacité de la ligne du Simplon et de la ligne à voie unique Bellinzzone - Luino - Gallarate, un grand nombre de convois en transit devrait contourner notre pays par le Brenner ou Modane. Le manque à gagner que subiraient les CFF atteindrait 10 millions de francs par mois.

Le détournement des trains de marchandises vers les lignes étrangères épargnerait certains coûts aux CFF, notamment les frais de traction. Cette réduction des charges s'accompagnerait toutefois d'un surcroît de frais, occasionnés par la mise en marche de trains supplémentaires desservant le Sottoceneri au

départ ou en direction de Chiasso, ainsi que par d'autres mesures d'exploitation.

La nouvelle ligne permettra d'éviter les difficultés d'exploitation résultant de la circulation à voie unique ou de l'interruption du trafic dans le tunnel. Elle apportera en outre des améliorations considérables.

L'artère du Saint-Gothard sera dotée d'un prolongement à grand débit au sud de Chiasso, ce qui n'est pas sans importance pour la position de la Suisse dans le trafic international. Depuis des années, les transports avec l'Italie pâtissent de l'infrastructure insuffisante des FS. Grâce à la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino, la ligne Chiasso - Milan aura quatre voies sur près de la moitié de son parcours. La pente maximale du nouveau tronçon sera de 8 pour mille. Son profil en long, favorable, garantira un grand débit. Sur la ligne actuelle, la pente atteint 18 pour mille, ce qui entraîne l'adjonction de locomotives de renfort pour les lourds trains de marchandises. Celles-ci rentrent haut le pied à Côme et mobilisent ainsi une partie de la capacité.

La nécessité d'investir dans l'infrastructure ferroviaire ne se limite pas au tronçon situé immédiatement au sud de Chiasso. L'Italie est disposée à investir des fonds considérables dans les installations fixes et le parc des véhicules des FS. En 1981, le Parlement italien a approuvé un vaste programme de travaux (cf. ch. 162.2).

Le nouveau tunnel, qui sera construit d'après le profil C 1 de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), permettra en outre de transporter en ferroutage tous les véhicules admis à la circulation routière normale. Il servira aussi à l'acheminement des grands conteneurs et à la réalisation de transports ferroviaires extraordinaires. Sur certaines relations, le trafic combiné répond à la vocation du chemin de fer. Le ferroutage et le transport des conteneurs sont des techniques appelées à se développer. L'évolution enregistrée ces dernières années le confirme nettement. La Suisse est très intéressée aux transports combinés, surtout pour des raisons d'ordre écologique. C'est pourquoi les CFF ont investi ces dernières années 50 millions de francs pour l'élargissement du profil des tunnels du Saint-Gothard. La nouvelle ligne traversant le Monte Olimpino est nécessaire à l'intensification de ces transports avec l'Italie, car le tunnel existant et la ligne de Luino limitent fortement l'écoulement de ce trafic en raison d'un profil d'espace libre insuffisant.

Si la Suisse ne fournissait pas une contribution pour la nouvelle ligne, l'Italie se contenterait de remettre en état le tunnel existant. Elle remplirait ainsi ses obligations internationales. Les perturbations de l'exploitation qui résulteraient de ces travaux de longue durée, voire la fermeture du tunnel en raison d'un effondrement, toucheraient plus la Suisse que l'Italie, étant donné que les FS disposent d'autres traversées alpines dans le trafic avec le Nord de l'Europe. Par ailleurs, le nouveau tunnel améliorera considérablement nos échanges ferroviaires avec l'Italie. La participation financière de la Suisse est donc pleinement justifiée.

15 Le nouveau tunnel du Monte Olimpino ne préjuge pas la construction du tunnel de base du Saint-Gothard

Le cofinancement du tunnel par la Suisse ne préjuge pas la construction de la transversale alpine (Saint-Gothard ou Splügen). Une nouvelle ligne de transit pourrait, dans le meilleur des cas, être disponible dans 15 à 20 ans. Cependant, la ligne du Saint-Gothard doit, conjointement avec les lignes du Loetschberg et du Simplon, continuer d'assurer le trafic de transit. C'est la raison pour laquelle les CFF sont tenus de la maintenir constamment en bon état et de l'adapter aux exigences du trafic. Ce chemin de fer jouera toujours un rôle important dans les transports internationaux. Nous pouvons également partir du principe que ces derniers augmenteront à long terme. Les voies d'accès au Saint-Gothard doivent donc être améliorées indépendamment de la décision qui sera arrêtée au sujet de la construction de l'éventuelle ligne de base.

16 Négociations avec l'Italie

161 Généralités

La Suisse a toujours voué une grande attention au développement des voies d'accès situées hors de son territoire. Le financement de constructions ferroviaires étrangères n'est donc pas nouveau. C'est ainsi que dans les années cinquante notre pays a accordé une aide financière à tous les Etats limitrophes pour leur permettre d'améliorer et d'électrifier les lignes conduisant en Suisse. On voulait ainsi prévenir le danger de contournement de notre pays et consolider sa position dans le trafic international.

Il importe que l'amélioration de nos voies d'accès bénéficie encore de toute l'attention qui leur est due. Cela est d'autant plus urgent qu'au cours de ces dernières années, les lignes ferroviaires – françaises et italiennes – conduisant au point frontière de Modane ont été considérablement agrandies. Il est également envisagé d'accroître la capacité de la ligne du Brenner. Aujourd'hui, comme hier, le trafic menace de contourner nos axes de transit. Cela étant, il est réjouissant de constater que l'Italie est disposée à développer l'artère Milan – Chiasso.

Notre pays a un intérêt vital à ce que la liaison avec l'Italie soit efficace et sûre. Le trafic passant à travers le tunnel du Monte Olimpino est intense. De 1979 à 1981, cet itinéraire a été emprunté chaque année par 4,4 millions de voyageurs et 8,4 millions de tonnes de marchandises. Ce tonnage représente environ un tiers du trafic marchandises ferroviaire que l'Italie a écoulé aux points frontière de Modane, d'Iselle, de Chiasso/Luino et du Brenner. Nous avons exposé au chiffre 14 les conséquences qu'entraîneraient les perturbations dans le tunnel actuel ou même l'affaissement de celui-ci.

Le cofinancement du deuxième tunnel du Monte Olimpino doit être jugé en relation avec l'agrandissement de l'infrastructure italienne mise à la disposition du trafic du Simplon. La construction de la nouvelle gare de triage de Domodossola coûtera environ 200 millions de francs à l'Italie. A cela s'ajoute l'amélioration des voies d'accès FS au Simplon. L'ensemble des charges que

ces derniers supporteront pour l'extension de l'infrastructure de cette ligne atteindra quelques centaines de millions de francs (cf. ch. 162.2).

162 Résultats des négociations

Sur le marché suisse des capitaux, l'Italie peut obtenir des prêts aux conditions en vigueur, sans passer par l'entremise de la Confédération.

Les possibilités de financement suivantes sont donc entrées en ligne de compte lors des négociations avec ce pays :

- prêt accordé à des conditions favorables,
- contribution à fonds perdu.

La contribution à fonds perdu est conforme aux vues de l'Italie. A son avis, il est opportun que la Suisse participe à la couverture de 50 pour cent des charges de construction du tunnel, estimées à 128 millions de francs.

162.1 Contribution de la Suisse

Le genre et l'ampleur de la contribution suisse sont conditionnés par l'intérêt que manifeste notre pays pour un trafic à grand débit à travers le Monte Olimpino, ainsi que par les investissements décidés par l'Italie pour l'amélioration de ses voies d'accès vers la Suisse. La conversion du solde de la dette contractée en 1955 par l'Italie pour électrifier certaines de ses lignes (RO 1957 197) permet cependant d'accepter sa requête sans trop grever le compte financier de la Confédération. Conformément au contrat, l'Italie rembourse depuis 1974 ce prêt de 200 millions de francs. L'échéance des annuités a lieu le 1^{er} février de chaque année. Au 31 janvier 1982, le solde de la dette atteignait 40 millions. Celle-ci sera éteinte au mois de février 1983.

La Confédération a accordé le prêt aux FS par l'intermédiaire des CFF. Ceux-ci transmettent immédiatement les remboursements du capital au Service fédéral de caisse et de comptabilité. Les deux derniers acomptes seront destinés à la contribution à fonds perdu. Aussi les CFF ont-ils été autorisés à comptabiliser chez eux, sur un compte bloqué, les fonds échus au 1^{er} février 1982 et 1983 (40 mio. fr.). Ils les laisseront sur ce compte jusqu'à ce que l'arrêté sur le financement du deuxième tunnel du Monte Olimpino entre en vigueur. La contribution à fonds perdu sera versée en deux tranches annuelles de 20 millions de francs chacune, après l'entrée en vigueur de l'accord, mais au plus tôt au début des travaux de percement du tunnel.

Par ailleurs, l'Italie recevra pour une durée de 15 ans un prêt de 20 millions accordé à un taux de faveur. Il lui sera remis au plus tôt en 1985 et son taux annuel sera de 5½ pour cent.

Cela étant, la Suisse fournit pour la construction du tunnel une somme forfaitaire unique totalisant 60 millions de francs. La contribution ne sera pas augmentée si les coûts de construction dépassent le devis de 128 millions de francs. Cette disposition a son importance, étant donné l'évolution incertaine des coûts de construction des tunnels et le renchérissement qui sévit en Italie.

162.2 Prestations des Chemins de fer italiens

Depuis des années, la capacité insuffisante du réseau ferroviaire italien préoccupe beaucoup les CFF. Les FS ont souvent été incapables de recevoir les trains de marchandises roulant vers le sud. Aussi, la contribution financière de la Suisse a-t-elle été liée à la condition que les FS développent les lignes conduisant à notre pays.

Ces derniers s'engagent à relever la capacité de leurs voies d'accès au Saint-Gothard et au Simplon, de manière que la capacité de chacun de ces deux passages alpins puisse atteindre 12 millions de tonnes nettes dans le trafic international des marchandises. En 1981, l'ensemble du trafic ferroviaire marchandises entre la Suisse et l'Italie s'inscrivait à 12,2 millions de tonnes, soit 9,3 millions de tonnes pour les points frontière tessinois et 2,9 millions de tonnes pour le Simplon. Selon les calculs effectués pour la CGST, la capacité globale des lignes du Simplon et du Saint-Gothard devrait suffire jusqu'à l'an 2000 si elle s'établit à 24-25 millions de tonnes dans le trafic international des marchandises.

La construction de la nouvelle ligne éliminera un point névralgique au sud de Chiasso. La ligne Chiasso - Milan disposera de quatre voies sur près de la moitié de son parcours. Seul le tronçon Albate-Camerlata-Monza, long de 27 km, restera à double voie. Diverses constructions ferroviaires dans la région de Milan, notamment la pose de voies supplémentaires, amélioreront notablement la capacité du rail.

De vastes investissements sont nécessaires pour les voies d'accès au Simplon afin que la capacité de l'axe Loetschberg-Simplon, à double voie, puisse un jour être utilisée complètement. Le doublement de toute la ligne du Loetschberg sera vraisemblablement achevé en 1988. Les FS augmentent progressivement la capacité de leurs lignes d'accès, en fonction des besoins du trafic. Ils effectuent leurs travaux d'extension (cf. fig. 1) au fur et à mesure de l'avancement de la mise en double voie du Loetschberg. Ils investiront, en tout, de 400 à 500 millions de francs en vue d'améliorer les prestations du trafic du Simplon.

Parmi les renforcements de l'infrastructure que les FS se proposent de réaliser pour ce trafic, mentionnons notamment les travaux suivants :

- Nouvelle gare de triage de Domodossola (Domo II), dont la construction est déjà en cours;
- Domodossola - Gallarate - Rho:
bloc de ligne automatique et équipement pour la banalisation;
- Domodossola - Premosello - Vignale - Novare:
électrification et bloc de ligne;
- Santhià - Arona:
doublement de la voie et bloc de ligne automatique.

Afin de financer un vaste programme d'investissement, le Parlement italien a approuvé un plan quinquennal («Piano integrativo») par la loi n° 17 du 12 février 1981. Les FS sont ainsi autorisés à procéder de 1981 à 1985 à des investissements s'élevant à 12 450 milliards de liras, soit quelque 19 milliards

de francs. Ce montant est lié à l'indice des prix, de sorte que les FS ne subiront pas de perte de pouvoir d'achat. Ce crédit est destiné pour l'essentiel aux installations fixes (9,2 mia. fr.), ainsi qu'aux véhicules moteurs, aux wagons et aux voitures (5,2 mia. fr.). Par ce programme d'investissement, les FS essaient de maîtriser à nouveau le trafic marchandises, qui n'a cessé de créer des difficultés en raison des wagons en attente à la frontière. La réalisation du plan d'intégration permettra, ces prochaines années, d'accroître considérablement la capacité du réseau ferroviaire italien. L'arrêté du Parlement concernant ce plan qui échoit en 1985 précise d'autre part que le gouvernement est tenu de présenter aux Chambres, d'ici à la fin de 1982, un projet de plan ultérieur («Piano pluriennale»). Ce dernier est axé sur l'horizon 1995/2000.

162.3 Centre de dédouanement et de transbordement de marchandises dans la région de Chiasso

Le Conseil d'Etat du Tessin nous a présenté des requêtes exprimant la crainte que le Tessin – notamment la région de Chiasso – ne devienne qu'un corridor de transit dans le trafic international. Afin de sauvegarder les intérêts de Chiasso en tant que place douanière et commerciale, il soutient les efforts des milieux économiques tessinois, lesquels désirent compléter les installations douanières actuelles par un centre de transbordement proche de la frontière. Ce dernier servira principalement au transbordement et au groupage des marchandises dans les transports mixtes rail-route, ainsi qu'à leur dédouanement et à leur insertion dans le trafic en direction de l'Italie. Les auteurs du projet estiment que la construction d'un tel «interporto» n'est judicieuse que si les formalités douanières italiennes peuvent aussi s'y dérouler.

Lors des négociations, l'Italie n'a pas été disposée à discuter la question des services de douane communs pour le trafic routier des marchandises qui passerait par l'«interporto». Insérer une telle condition dans l'accord serait contraire à l'esprit de ce dernier, puisqu'il vise à développer le trafic ferroviaire entre la Suisse et l'Italie.

Il est urgent d'assainir la liaison ferroviaire à travers le Monte Olimpino. L'interruption de cette ligne n'aurait pas seulement de graves conséquences pour les CFF; elle frapperait durement la place de Chiasso et, partant, l'économie tessinoise. Afin de ne pas retarder la construction de la nouvelle ligne, la délégation suisse n'a pas insisté pour que l'accord prévoie la création de services de douane communs dans l'«interporto» envisagé. Les deux parties sont tombées d'accord pour signer un mémorandum qui fait connaître au gouvernement italien les vœux de la Suisse en la matière.

La question des services de douane communs n'a donc pas disparu de la liste des affaires à régler. L'Italie est disposée à discuter ce problème dans le cadre de la convention conclue le 11 mars 1961 entre la Suisse et l'Italie, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et au contrôle en cours de route (RO 1963 711). Aux termes de l'article 25 de cette convention, il appartient à une commission mixte italo-suisse de préparer de tels accords.

2 Partie spéciale **Commentaire sur le traité international**

21 Généralités

L'*accord* traite des questions fondamentales se rapportant à la contribution de la Suisse à la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino, ainsi que de l'obligation pour l'Italie de faire construire cet ouvrage par les FS. Il règle également les points en rapport avec la transaction. Les modalités et les conditions de cette dernière font surtout l'objet d'un *arrangement* conclu entre les CFF et les FS. Il s'agit, en l'occurrence, d'une convention d'exécution qui, selon le droit international, engage la Confédération au même titre que l'accord précité. Enfin, le *mémorandum* porte notamment sur la requête de la Suisse visant à ce que les deux pays établissent des services douaniers communs dans un centre de transbordement qui sera éventuellement construit à Chiasso.

22 Remarques concernant certaines dispositions

Comme pour l'accord du 23 juillet 1955 relatif au prêt accordé à l'Italie pour l'électrification de certaines de ses lignes (RO 1957 197), les FS ne reçoivent pas la contribution des mains de la Confédération, mais par l'entremise des CFF (art. 2 de l'accord). Cette manière de procéder a permis de tenir compte des désirs particuliers des CFF, tant dans l'accord que dans l'arrangement. La collaboration entre les deux réseaux, indispensable dans le trafic international, se trouve ainsi encouragée (art. 6 de l'accord). La transaction ne confère aucune responsabilité financière aux CFF puisqu'ils n'assument qu'un rôle d'intermédiaire. La Confédération est le bailleur de fonds. Les rapports entre les CFF et la Confédération sont régis dans une convention spéciale conclue avec le Département fédéral des finances.

Pour assurer le développement du trafic ferroviaire, il importe que les deux réseaux et les gouvernements de la Suisse et de l'Italie s'engagent à promouvoir par tous les moyens appropriés le trafic ferroviaire entre les deux pays et en transit par la Suisse (art. 6 de l'accord). Les passages de Chiasso, Luino et Domodossola ne doivent en aucun cas être soumis à un régime moins favorable que celui qui est appliqué aux autres points frontière par chacun des deux pays (art. 6 de l'accord). Les lignes suisses ne doivent donc pas être défavorisées par rapport aux itinéraires empruntant le territoire français et autrichien.

L'accord et l'arrangement entreront en vigueur lorsque la procédure de ratification aura été menée à terme dans les deux pays. Seul l'accord fera l'objet de cette procédure.

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

31 Répercussions financières

La Confédération verse une contribution forfaitaire unique de 60 millions de francs à titre de participation aux coûts globaux de construction estimés à

128 millions. Sur cet apport, 40 millions sont octroyés à fonds perdu et 20 millions en tant que prêt à intérêt préférentiel. La contribution à fonds perdu ne grèvera pas le compte financier, car elle sera imputée sur le solde de la dette que les Chemins de fer italiens ont contractée en 1955 pour électrifier certaines de leurs lignes. Le solde en question (40 mio. fr.), qui est porté à l'actif du compte capital, sera amorti à la charge du compte des variations de la fortune. Le prêt de 20 millions, qui sera versé en 1985 au plus tôt, est pris en considération dans le plan financier. Le taux de faveur (5½%) accordé à l'Italie peut occasionner un manque à gagner à la Confédération; ce dernier correspond à la différence entre le coût d'acquisition du capital et le taux de faveur.

32 Effets sur l'état du personnel

La mesure envisagée ne fera pas augmenter l'effectif du personnel.

33 Répercussions sur les cantons et les communes

Les cantons et les communes ne subiront pas de charge en raison de l'accord.

4 Grandes lignes de la politique gouvernementale

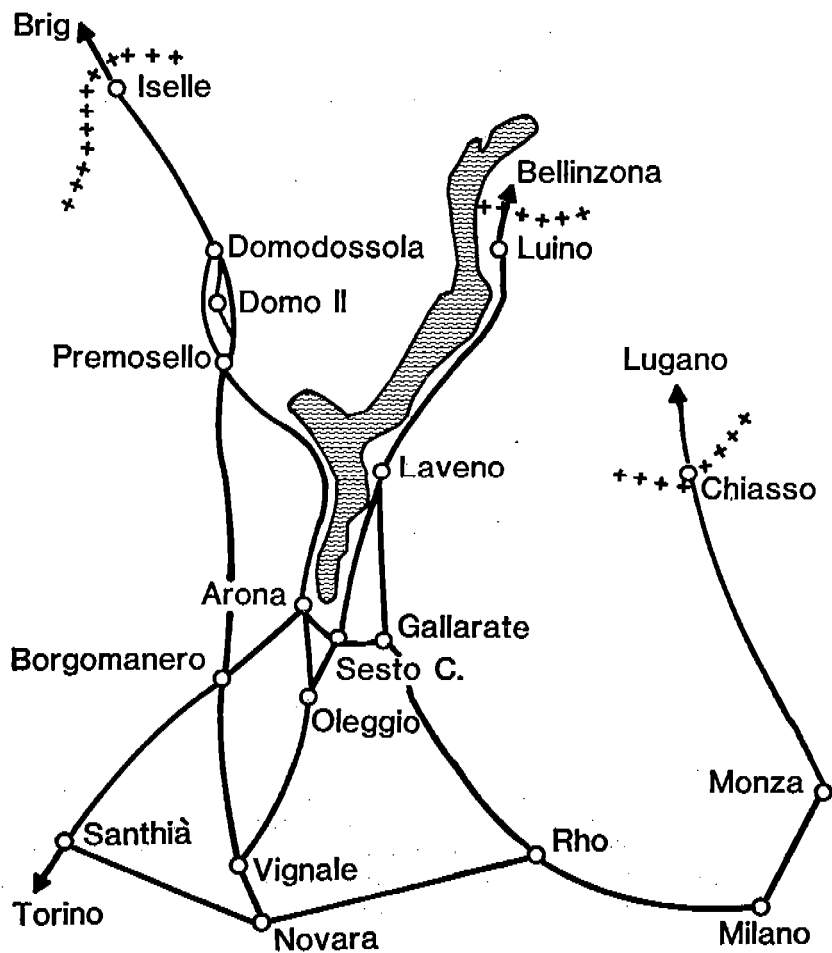
Nous avons annoncé le message dans notre rapport intermédiaire du 5 octobre 1981 sur les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979-1983, chapitre 342.2 (FF 1981 III 663).

5 Constitutionnalité

L'article 8 de la constitution, qui autorise la Confédération à signer des traités avec l'étranger, constitue la base juridique permettant de conclure le présent accord. La compétence de l'Assemblée fédérale repose sur l'article 85, chiffre 5. L'accord n'est pas limité dans le temps et n'est pas résiliable. L'arrêté fédéral concernant sa ratification est donc soumis au référendum facultatif sur les traités internationaux, conformément à l'article 89, 3^e alinéa, lettre a.

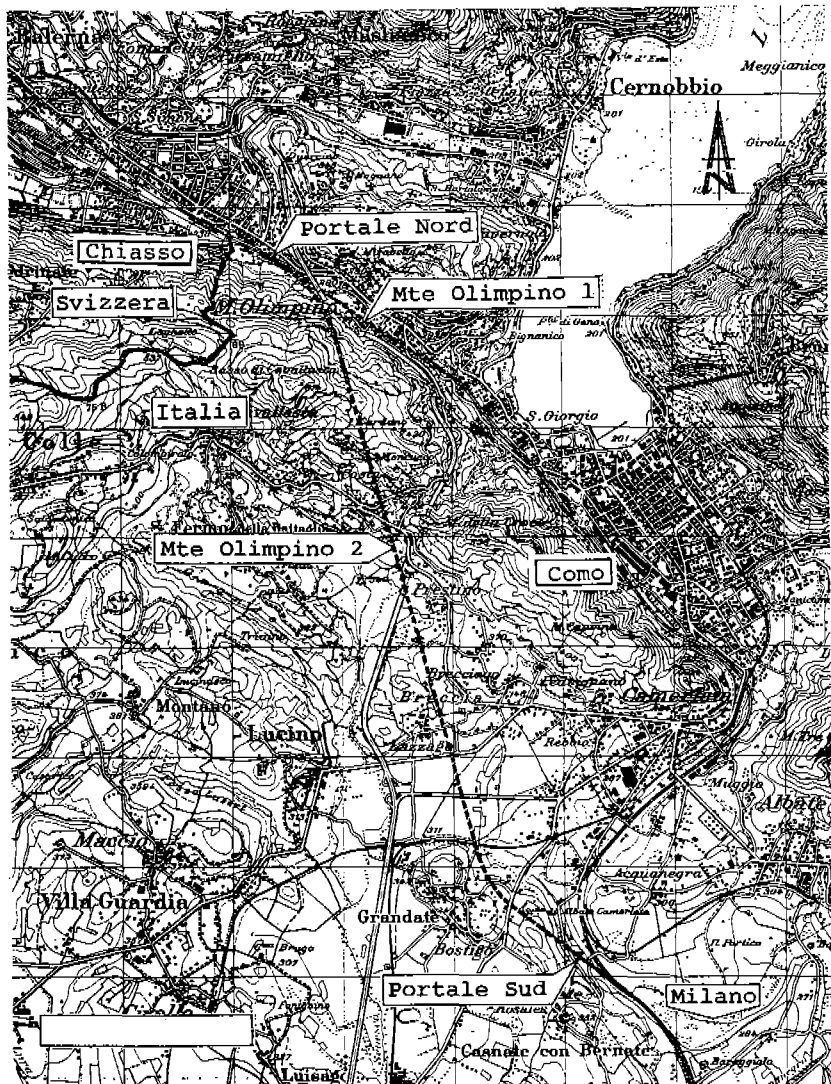
Lignes d'accès des Chemins de fer italiens (FS) au Saint-Gothard et au Simplon

Figure 1



Vue d'ensemble: Deuxième tunnel du Monte Olimpino

Figure 2



relatif à l'accord conclu avec la République italienne au sujet du financement de la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino entre Chiasso et Albate-Camerlata

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 25 août 1982¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ L'accord signé à Berne le 11 mai 1982 entre la Confédération suisse et la République italienne concernant le financement de la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino, entre Chiasso et Albate-Camerlata, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'accord.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif en matière de traités internationaux non limités dans le temps et non résiliables (art. 89, 3^e al., let. a, cst.).

27741

¹⁾ FF 1982 III 41

Accord

entre la Confédération suisse et la République italienne concernant le financement de la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino entre Chiasso et Albate-Camerlata

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement de la République italienne,

tenant compte de l'importance que la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire de Chiasso à Albate-Camerlata via le Monte Olimpino revêt pour le développement du trafic ferroviaire entre les deux pays et en transit par la Suisse, ont décidé de conclure un accord sur le financement de cet ouvrage; ils ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires respectifs, à savoir:

Le Conseil fédéral suisse:

Monsieur Fritz Bürki, directeur de l'Office fédéral des transports,

Le Gouvernement de la République italienne:

Monsieur Luigi Misiti, sous-directeur général des Ferrovie italiane dello Stato,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Le Gouvernement italien s'engage dans le cadre du «Plan d'intégration» pour les Ferrovie italiane dello Stato prévu par la loi n° 17 du 12 février 1981 à mettre les chemins de fer italiens en mesure de réaliser dans un délai de cinq à sept ans dès l'entrée en vigueur du présent accord les travaux mentionnés dans l'arrangement passé le 11 mai 1982 entre les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et les Ferrovie italiane dello Stato (FS), concernant le financement du deuxième tunnel du Monte Olimpino.

Ces travaux se rapportent à la construction d'une ligne ferroviaire à double voie, d'environ 8 km de long, entre l'extrémité sud de la gare de Chiasso et Albate-Camerlata.

Art. 2

Le Gouvernement suisse s'engage à participer au financement de l'ouvrage décrit à l'article premier en accordant aux FS, par l'intermédiaire des CFF,

¹⁾ Traduction du texte original italien.

une contribution forfaitaire et unique de 60 millions de francs suisses. Celle-ci se compose d'un montant de 40 millions à fonds perdu et d'un prêt de 20 millions.

Art. 3

Les conditions financières relatives à la contribution prévue à l'article précédent sont fixées par l'arrangement entre les CFF et les FS mentionné à l'article premier.

Art. 4

Le transfert de la contribution à fonds perdu et du prêt est effectué en francs suisses, de même que le service des amortissements et des intérêts.

Art. 5

Le Gouvernement italien, en vertu de la loi susmentionnée du 12 février 1981, se porte garant, par l'intermédiaire des FS, du remboursement du capital et du service des intérêts du prêt mentionné à l'article 4.

Art. 6

Les deux Gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures propres à développer le trafic ferroviaire entre les deux pays et le trafic de transit par la Suisse empruntant les gares de Chiasso, Luino et Domodossola.

Ces points frontière ne seront soumis en aucun cas à un régime moins favorable que celui appliqué aux autres points frontière par chacun des deux pays. Les deux Gouvernements s'engagent, en outre, à s'abstenir de mesures discriminatoires et à prendre les mesures permettant de faciliter les formalités de contrôle et les opérations administratives lors du franchissement de la frontière.

Art. 7

Le présent accord entrera en vigueur lorsque les deux Gouvernements se seront réciproquement communiqué l'accomplissement des procédures prévues par leurs législations nationales pour sa mise en vigueur.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent accord.

Fait à Berne, le 11 mai 1982 en deux exemplaires originaux en langue italienne.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Bürki

Pour le Gouvernement
de la République italienne:
Misiti

Mémorandum

**concernant les mesures à prendre, d'une manière générale,
en vue de faciliter l'écoulement du trafic international
aux transits italo-suisse**

A l'occasion de la signature, aujourd'hui, de l'Accord entre la Confédération suisse et la République italienne relatif au financement de la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino entre Chiasso et Albate-Camerlata, la délégation suisse a rappelé les vœux déjà émis dans d'autres enceintes, visant à faciliter l'écoulement du trafic international aux transits italo-suisse, dont celui sur la juxtaposition des services de contrôle dans un centre de transbordement qui serait éventuellement créé à Chiasso.

La délégation italienne s'est engagée à transmettre les vœux de la délégation suisse au Gouvernement italien.

Fait à Berne, le 11 mai 1982, en deux exemplaires originaux en langue italienne.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
Bürki

Pour le Gouvernement
de la République italienne:
Misiti

27741

¹⁾ Traduction du texte original italien.

Arrangement

**entre les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)
et les Ferrovie italiane dello Stato (FS)
concernant le financement du deuxième tunnel du Monte Olimpino
entre Chiasso et Albate-Camerlata**

Vu l'accord conclu le 11 mai 1982 entre la Confédération suisse et la République italienne relatif au financement de la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino entre Chiasso et Albate-Camerlata, les CFF et les FS conviennent de ce qui suit:

Article premier

Les FS s'engagent à construire et à mettre en service dans un délai de cinq à sept ans dès l'entrée en vigueur du présent arrangement une ligne ferroviaire électrifiée à double voie, dotée du gabarit C 1 et allant de l'extrémité sud de la gare de Chiasso à Albate-Camerlata via le Monte Olimpino.

Art. 2

Les CFF accordent aux FS, à titre de contribution au financement de l'ouvrage mentionné à l'article premier, un montant de 40 millions de francs suisses à fonds perdu, ainsi qu'un prêt de 20 millions de francs suisses.

Art. 3

Les FS s'engagent à affecter exclusivement aux dépenses entraînées par les ouvrages ferroviaires mentionnés à l'article premier le montant que les CFF auront mis à leur disposition en vertu de l'article 2 du présent arrangement.

Art. 4

Les FS s'engagent à:

1. augmenter la capacité de leurs voies d'accès au Saint-Gothard et au Simplon. Les travaux s'y référant seront effectués en fonction des besoins du trafic et leur exécution sera coordonnée dans le temps avec l'aménagement de la double voie du Loetschberg, de sorte qu'après leur achèvement le Saint-Gothard et le Simplon puissent écouler chacun, en trafic international, 12 millions de tonnes nettes de marchandises par an;
2. fixer le nombre de trains-marchandises à acheminer sur les voies d'accès italiennes en fonction des besoins du trafic de manière telle que la capacité

¹⁾ Traduction du texte original italien.

des lignes du Saint-Gothard et du Simplon puisse être utilisée complètement selon le chiffre 1;

3. prendre toutes les mesures propres à faciliter et à accélérer l'écoulement du trafic par les points frontière de Chiasso, Luino et Domodossola.

Art. 5

Les CFF alloueront aux FS la contribution à fonds perdu mentionnée à l'article 2 après l'entrée en vigueur de l'accord précité entre la Confédération suisse et la République italienne, mais pas avant que les travaux de percement du tunnel aient débuté. Ils verseront cette somme en deux tranches annuelles de 20 millions de francs suisses chacune.

Le prêt de 20 millions de francs suisses ne peut être accordé avant 1985. Les FS présenteront la demande de paiement jusqu'au 30 avril de l'année précédant celle du versement.

La somme prêtée portera intérêt dès le jour du versement. Le taux d'intérêt annuel est fixé à 5½ pour cent. Les intérêts échus seront payés chaque année, la première fois le 31 décembre de l'année où la somme a été versée.

Art. 6

Le prêt est accordé pour une période de 15 ans commençant à courir à partir de la date de son versement.

Le prêt sera amorti au cours des cinq dernières années à raison de tranches constantes, payables le 31 décembre de chaque année.

Les FS pourront demander à tout moment de pouvoir procéder au remboursement anticipé total ou partiel de leur dette envers les CFF. A cet effet, ils consulteront les CFF en vue de discuter les modalités d'un tel remboursement.

Art. 7

Les modalités de paiement entre les CFF et les FS s'effectueront conformément à l'article 4 de l'accord précité entre la Confédération suisse et la République italienne.

Art. 8

Les CFF et les FS s'engagent à prendre toutes les mesures en matière d'infrastructure, d'exploitation et de tarifs propres à développer le trafic ferroviaire entre les deux pays et le trafic de transit par la Suisse empruntant les points frontière de Chiasso, Luino et Domodossola et à en faciliter le déroulement.

Art. 9

Une Commission composée de représentants des FS, des CFF et du Chemin de fer des Alpes bernoises Berne – Loetschberg – Simplon (BLS) se réunira au moins une fois par an pour discuter les questions de trafic ferroviaire pouvant se poser entre les deux pays ou celles qui découlent de l'application du présent arrangement.

Art. 10

Le présent arrangement prendra effet dès l'entrée en vigueur de l'accord sus-mentionné entre la Confédération suisse et la République italienne.

Fait à Berne, le 11 mai 1982, en deux exemplaires originaux en langue italienne.

Au nom
des Chemins de fer fédéraux suisses:
Desponds

Au nom
des Ferrovie italiane dello Stato:
Misiti

**Message concernant l'Accord signé avec l'Italie au sujet du financement de la construction
du deuxième tunnel du Monte Olimpino, entre Chiasso et Albate-Camerlata du 25 août
1982**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.059
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1982
Date	
Data	
Seite	41-60
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 495

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.