

## **CH\_VB 2004-1150 4783 vom 5. Oktober 2004**

Bundesverwaltung, 2004-10-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_2004-1150\\_4783\\_](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2004-1150_4783_)

FR: CH\_VB 2004-1150 4783 du 5 octobre 2004

IT: CH\_VB 2004-1150 4783 del 5 ottobre 2004

### **Erwägungen**

#### **E. 8**

RS 0.740.72

4787 ont fait leurs preuves. La nouvelle convention doit donc les reprendre et les adapter aux dispositions légales actuelles des deux Etats et de l'Union européenne. 2 Explications

2.1 Préambule Les deux Etats concluent la convention pour faciliter l'écoulement du trafic ferro- viaire sur la ligne du Simplon<sup>9</sup>, renouveler et améliorer les rapports entre la Suisse et l'Italie et encourager des systèmes de transport ménageant l'environnement de l'Arc alpin. Avec la nouvelle convention, ils saisissent l'occasion d'adapter les accords en vigueur aux conditions actuelles. 2.2 Concession du Simplon Le renouvellement de la concession du Simplon est régi au premier chapitre de la convention. Il s'agit, en l'occurrence, d'un acte souverain de l'Etat italien. L'Italie accorde à la Confédération le renouvellement de la concession pour exploiter le tronçon actuel, à deux voies à écartement normal, à travers le Simplon, de la fron- tière italo-suisse, qui se trouve dans le tunnel du Simplon, jusqu'à l'aiguille d'entrée nord de la gare d'Iselle. La concession est octroyée pour 99 années, à compter du 1er juin 2005. Comme par le passé, elle est octroyée à la Confédération suisse. Elle ne règle pas la question relative aux opérateurs. Mais le Conseil fédéral peut transférer à un ges- tionnaire de l'infrastructure les activités visées par la concession, pour autant que le Ministère italien de l'infrastructure et des transports en soit informé au préalable. A l'heure actuelle, la Confédération a transféré l'exploitation du tronçon aux CFF. Après la ratification de la convention, le Conseil fédéral déterminera le gestionnaire de l'infrastructure. Après approbation préalable par le gouvernement italien, il peut lui transférer la concession intégralement. La concession oblige la Confédération à gérer et à maintenir à ses propres frais l'infrastructure ferroviaire du Simplon, de la frontière italo-suisse à l'aiguille d'entrée de la gare d'Iselle. Il faut maintenir le déroulement régulier du trafic ferro- viaire et garantir l'extension de l'infrastructure et les adaptations techniques. Par ailleurs, il y a lieu d'appliquer les principes de la transparence, de l'égalité et de la non-discrimination. La concession est accordée à titre gratuit. Le concessionnaire répond des dommages découlant du non-respect des dispositions de la concession. Si ces dernières sont enfreintes gravement et à plusieurs reprises, l'Etat italien peut décider de révoquer la concession. La concession peut être renouvelée après son expiration. Dans le cas contraire, la ligne ferroviaire et ses installations retourneront gratuitement à l'Etat italien. Avant l'expiration du délai, l'Italie peut révoquer la concession si elle en fait l'annonce deux ans auparavant. Dans ce cas, l'Italie doit verser une indemnité à la Suisse.

#### **E. 9**

L'annexe contient l'aperçu des tronçons touchés par la convention

4788 2.3 Exploitation entre Iselle et Domodossola Le deuxième chapitre de la convention fixe les principes applicables à l'exploitation du tronçon Iselle–Domodossola. Ces derniers définissent les tâches à régler et délèguent leur mise en œuvre aux gestionnaires d'infrastructure. Cette réglementation permet de gérer le tronçon de manière efficace et avec un grand degré de qualité, tout en utilisant les synergies existant entre les exploitants. Avant leur signature, les accords conclus au niveau des entreprises de transport doivent être présentés, pour information, au gouvernement italien et au Conseil fédéral. Après accord des deux gouvernements, les gestionnaires d'infrastructure peuvent convenir entre eux de l'extension territoriale de la gestion uniforme du tronçon ferroviaire. Les Etats s'accordent réciproquement l'accès aux tronçons Iselle–Domodossola et Iselle–Brigue. Pour le tronçon Iselle–Domodossola, le gestionnaire d'infrastructure italien reconnaît l'homologation du matériel roulant et des certificats de sécurité lorsque le gestionnaire d'infrastructure suisse présente les documents suisses ad hoc.

2.4 Dispositions communes Le chapitre 3 de la convention contient des dispositions communes. Il dispose que les différents accords<sup>10</sup> conclus au début du siècle dernier en rapport avec la ligne du Simplon seront revus si nécessaire. D'autres articles mentionnent le principe de la souveraineté territoriale. Ils règlent les questions qui se posent à l'Italie en liaison avec la défense nationale. La question de la responsabilité est aussi traitée. Cela étant, le fournisseur de la prestation concernée répond des dommages qui résultent de l'exploitation entre Domodossola et la frontière nationale. Comme le tronçon se trouve sur territoire italien, c'est le droit italien qui est applicable. L'art. 10 de la convention confie au comité directeur, qui existe déjà<sup>11</sup>, la vérification des obligations découlant de la présente convention. Ce comité garantit que les obligations de la convention sont respectées. Il résout les problèmes qui se produisent lors de l'interprétation et de la mise en œuvre et soumet aux gouvernements des propositions propres à développer le trafic sur la ligne du Simplon. Un autre article régit le traitement des différends. Par ailleurs, trois accords<sup>12</sup> sont abrogés, leur contenu étant devenu caduc en raison de la présente convention. Mentionnons à ce titre la dissolution de la Délégation internationale pour les affaires du chemin de fer du Simplon, domiciliée à Berne, dont les tâches au niveau des Etats sont prises en charge par le comité directeur précité.

#### **E. 10**

RS 0.783.594.542, RS 0.631.252.945.44, RS 0.784.194.542, RS 0.742.140.26, RS 0.818.109.454

#### **E. 11**

RS 0.742.140.345.43

#### **E. 12**

RS 0.742.140.22, RS 0.742.140.23 et Convention pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon dès la frontière italo-suisse à Iselle.

4789 3 Conséquences 3.1 Conséquences sur l'espace et l'environnement La convention régit la répartition des compétences entre l'Italie et la Suisse, et entre les entreprises de transport desservant le tronçon Brigue – Domodossola. Elle vise à améliorer l'exploitation de la ligne et, partant, à encourager un mode de transport durable dans le trafic à travers les Alpes. Cela étant, la convention contribue à réaliser le transfert du trafic marchandises, inscrit à l'art. 84 de la Constitution. On garantit ainsi que le trafic marchandises prévu par la planification de la NLFA puisse passer par le Simplon et que les entreprises ferroviaires

puissent l'écouler de manière plus efficace. 3.2 Conséquences pour l'économie et la population La convention vise à créer des conditions-cadres optimales pour les entreprises ferroviaires. Elles pourront ainsi proposer une offre optimisée du point de vue de l'économie d'entreprise, capable de soutenir la concurrence de la route. L'économie profite aussi d'une réglementation claire entre la Suisse et l'Italie. Etant donné que les entreprises ferroviaires mettront à disposition une offre attrayante, il sera possible d'intensifier les relations économiques entre la Suisse et l'Italie, mais aussi entre l'Italie et l'espace européen situé au nord de notre pays. La convention contribue à supprimer les obstacles économiques. L'avantage macro-économique découlant de la convention ne peut toutefois guère être mesuré en francs et en centimes. 3.3 Conséquences pour la Confédération La convention correspond en grande partie à la situation actuelle. Comme par le passé, la Confédération prendra en charge les coûts d'entretien et d'exploitation annuels pour le tronçon frontière – Iselle, lequel sera exploité par les CFF jusqu'à nouvel avis. A l'heure actuelle, les répercussions auxquelles la Confédération est confrontée en matière de finances et de personnel atteignent environ 5 millions de francs. Ces coûts font partie du plafond des dépenses de la convention sur les prestations conclues entre la Confédération et les CFF. Ils font face aux recettes découlant des redevances des sillons, ainsi qu'au produit du trafic voyageurs et marchandises. Lors de l'octroi de la concession en 1896, il a été convenu que l'Italie rembourserait à la Confédération les coûts de construction initiaux, si la convention n'était pas renouvelée. Avec la nouvelle convention, cette obligation de remboursement se réduit chaque année, de sorte qu'au moment de l'expiration de la concession prolongée de 99 ans, le retour à l'Italie n'entraînerait plus d'indemnité, tel que le prévoyait la concession de 1896. 3.4 Conséquences pour les cantons Il ne faut pas s'attendre à des conséquences pour les cantons.

4790 3.5 Conséquences pour l'informatique Il ne faut pas s'attendre à des conséquences pour l'informatique. 4 Programme de la législature Le projet ne figure pas dans le programme de la législature 2003–2007. Comme la concession actuelle expirera en mai 2005, le projet est toutefois urgent. Le renouvellement de la concession s'intègre dans les objectifs du Conseil fédéral qui visent à réduire les obstacles étatiques, à encourager la concurrence dans le marché intérieur, à assumer les obligations internationales et à faciliter l'accès des entreprises suisses aux marchés d'exportation des marchandises et des prestations. 5 Rapports avec le droit européen La convention touche d'importants éléments du droit européen. Son art. 3, let. e, ch. 1, renvoie par exemple aux dispositions en matière d'accès à l'infrastructure définies dans l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route<sup>13</sup>. La convention est compatible avec le droit européen, étant donné que son art. 12 réserve expressément les obligations internationales des parties contractantes, y compris les obligations de la République italienne résultant des prescriptions de l'Union européenne. 6 Bases légales 6.1 Constitutionnalité La compétence de la Confédération de conclure des traités internationaux résulte de l'art. 54, al. 1, de la Constitution. En vertu de l'art. 166, al. 2, Cst., le Parlement approuve les traités internationaux, sauf ceux dont la conclusion est du ressort du Conseil fédéral en vertu de la loi ou d'un accord international. Une telle délégation de compétences au Conseil fédéral n'existe pas en l'occurrence. 6.2 Forme de l'acte juridique Conformément à l'art. 24, al. 3, de la loi sur le Parlement<sup>14</sup>, l'Assemblée fédérale approuve, sous forme d'arrêté fédéral, les traités internationaux soumis au référendum. Les autres traités internationaux sont approuvés sous forme d'un arrêté fédéral simple.

## **E. 13**

RS 0.740.72

## **E. 14**

RS 171.10

4791 En vertu de l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 1 à 3, Cst., sont soumis au référendum facultatif les traités internationaux d'une durée indéterminée qui ne sont pas dénonçables, qui prévoient l'adhésion à une organisation internationale ou dont la mise en œuvre exige l'adoption de lois fédérales. La convention est soumise au même délai que la concession dont elle régit l'octroi (art. 1, al. 2) et ne prévoit aucune adhésion à une organisation internationale. Elle ne contient non plus aucune disposition importante fixant une règle de droit au sens de l'art. 141, al. 1, let. d, Cst. et n'exige pas l'adoption de lois fédérales. Cela étant, l'Assemblée fédérale approuve la convention au moyen d'un arrêté fédéral simple.

4792 Annexe Aperçu des tronçons touchés par la convention

Gare de Brigue Gare de Domodossola Terminal de Domo II Frontière Suisse-Italie Tunnel du Simplon Chapitre 1: concession Chapitre 3: dispositions communes exploitation Italie accès au réseau Italie accès au réseau Suisse Gare d'Iselle Chapitre 2: exploitation exploitation CH

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message sur la convention conclue avec l'Italie à propos du renouvellement de la concession du Simplon et de l'exploitation du tronçon ferroviaire jusqu'à Domodossola (Renouvellement de la concession du Simplon) In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2004 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 39 Cahier Numero Geschäftsnummer 04.055 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 05.10.2004 Date Data Seite 4783-4792 Page Pagina Ref. No 10 137 983 Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.