

*Texte original*

## **Traité entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola**

Conclu le 25 novembre 1895

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 21 décembre 1896<sup>1</sup>

Instruments de ratification échangés le 28 juillet 1898

---

*Le Conseil fédéral de la Confédération suisse*

*et*

*Sa Majesté le Roi d'Italie,*

désireux l'un et l'autre d'étendre les relations commerciales entre la Suisse et l'Italie, se sont engagés, dans le traité de commerce du 19 avril 1892<sup>2</sup>, à favoriser de tout leur pouvoir la création de nouvelles voies de communication entre les deux pays;

reconnaissant que la construction d'une voie ferrée à travers le Simplon serait éminemment de nature à concourir au but qu'ils poursuivent, le Conseil fédéral suisse et Sa Majesté le Roi d'Italie ont nommé pour leurs plénipotentiaires chargés de définir les conditions générales suivant lesquelles cette ligne sera exécutée et exploitée, savoir:

*(Suivent les noms des plénipotentiaires)*

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

### **Art. 1**

Les hautes parties contractantes s'unissent pour assurer une nouvelle jonction entre les réseaux de chemins de fer des deux pays au moyen d'une ligne à construire à travers le massif du Simplon, entre les stations extrêmes de Brigue et de Domodossola.

### **Art. 2**

La jonction à établir comprend trois tronçons:

1. La ligne d'accès du côté nord, dès la station actuelle de Brigue jusqu'à la tête nord du grand tunnel;

RS 13 166; FF 1896 III 705 IV 961

<sup>1</sup> RO 16 742

<sup>2</sup> [RO 12 787. RO 21 173 art. 19]. Au traité mentionné correspond actuellement le tr. du 27 janv. 1923 (RS 0.946.294.541).

2. Le grand tunnel du Simplon, y compris la partie de ligne entre la tête sud et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle;
3. La ligne d'accès du côté sud, dès l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle jusqu'à la station actuelle de Domodossola.

Le point de jonction proprement dit est situé dans l'intérieur du grand souterrain, à environ 9100 mètres de sa tête nord et à environ 10,630 mètres de sa tête sud.

### Art. 3

Le Conseil fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession qu'il accorde à la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon<sup>3</sup>, à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès nord, ainsi que celle du grand souterrain lui-même, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.

### Art. 4

Le gouvernement italien s'engage, de son côté, à assurer l'exécution et l'exploitation de la ligne d'accès du côté sud, dès la station de Domodossola jusques et y compris celle d'Iselle, et à accorder à la Compagnie Jura-Simplon la concession nécessaire pour construire et exploiter la partie du grand souterrain située sur territoire italien, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la station d'Iselle.<sup>4</sup>

### Art. 5

Le grand tunnel sera construit conformément aux plans généraux annexés<sup>5</sup> au présent traité et aux actes de concession.

### Art. 6

Les lignes d'accès au grand souterrain devront être établies selon les conditions d'une grande ligne internationale. Elle seront projetées pour deux voies, dont une seule sera d'abord construite. Cependant, partout où l'élargissement ultérieur de la plateforme exigerait, en cours d'exploitation, une augmentation importante de la dépense, les travaux seront de prime abord exécutés pour deux voies.

Le rayon minimal des courbes est fixé à 300 mètres, la déclivité maximale du côté nord à 10 ‰ et la déclivité maximale du côté sud à 25 ‰.

<sup>3</sup> Les chemins de fer fédéraux ont remplacé la Compagnie du Jura-Simplon (art. 1 et 12 let. b de la conv. du 16 mai 1903 – RS 0.742.140.23).

<sup>4</sup> La concession a été accordée le 22 fév. 1896 (voir annexe IV au «Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses» 1896–1897, nouvelle série, tome XIV).

<sup>5</sup> Ces plans n'ont pas été publiés dans le RO.

### Art. 7

Chacun des deux gouvernements arrêtera et approuvera les projets de construction des tronçons du chemin de fer situés sur son territoire, et en surveillera l'exécution.

Toutefois, le grand tunnel constituant une seule et même entreprise, le contrôle et la surveillance de son exécution, tant pour la première que pour la seconde voie, sont dévolus au Conseil fédéral suisse.

Le gouvernement italien aura cependant en tout temps le droit de faire visiter les travaux du grand tunnel par les délégués techniques qu'il désignera, pour s'assurer de la marche régulière de ces travaux.

Il est entendu que le contrôle et la surveillance, de la part du Conseil fédéral, sur l'exécution des travaux dont il a été question à l'alinéa précédent, se bornent aux travaux accessoires qui ont pour but de permettre l'exploitation des chemins de fer; par conséquent, le contrôle et la surveillance en question ne pourront pas s'exercer sur les travaux que l'Italie, pour sa défense, croira devoir construire à ses frais au débouché sud du tunnel ou dans le tunnel même, sur le parcours empruntant son territoire. Pour ces travaux, le gouvernement italien aura un personnel à soi, il exercera la surveillance par ses agents et prendra, lorsqu'il le croira nécessaire, toutes les mesures pour garantir le secret sur la nature et la position des travaux en question. Des ententes directes entre le gouvernement suisse et le gouvernement italien régleront tous les détails qui se rattachent à la question militaire, c'est-à-dire à l'accès des agents de l'administration militaire dans le tunnel pour procéder aux travaux militaires et aux dispositions prises pour assurer le secret sur la nature et la position de ces travaux.<sup>6 7</sup>

Il est entendu que la construction de ces ouvrages devra se concilier avec les exigences de l'exploitation et de sa sécurité, et que l'Etat italien assume la responsabilité des accidents et des dommages que la construction de ces ouvrages pourra occasionner.<sup>8</sup>

### Art. 8

Les deux gouvernements veilleront à ce que les prescriptions relatives à l'unité technique internationale en matière de chemins de fer<sup>9</sup> soient ponctuellement observées dans l'établissement des tronçons de ligne soumis à leur contrôle respectif.

### Art. 9

Le Conseil fédéral suisse fera exécuter les prescriptions du présent traité relatives à la construction de la grande galerie, et il prononcera sur toutes les questions qui ont trait à cette construction, toutefois sur le préavis des délégués techniques italiens, si ces questions concernent les travaux sur territoire italien.

<sup>6</sup> Alinéa introduit par l'art. 6 de la conv. du 16 mai 1903 (RS 0.742.140.23).

<sup>7</sup> Voir en outre l'ar. des 17 nov./26 déc. 1908 (RS 0.742.140.27).

<sup>8</sup> Alinéa introduit par l'art. 6 de la conv. du 16 mai 1903 (RS 0.742.140.23).

<sup>9</sup> RS 742.141.3

Les deux gouvernements se communiqueront réciproquement des rapports périodiques sur la marche et l'état d'avancement des travaux soumis à leur contrôle respectif.

#### **Art. 10**

Les travaux seront dirigés et poursuivis, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne entière de Brigue à Domodossola puisse être ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de huit ans à partir de la date d'échange des ratifications du présent traité. Ce délai sera plus exactement déterminé deux ans après le commencement des travaux du grand tunnel.

...<sup>10</sup>

#### **Art. 11**

L'autorisation de commencer les travaux ne sera accordée à la Compagnie Jura-Simplon que lorsque celle-ci aura justifié, auprès des deux gouvernements, de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

#### **Art. 12**

Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878<sup>11</sup> en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes, à l'occident du Gothard.

Le gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille liras, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'art. 2, et cela pendant toute la durée de la concession.

La Compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise).

La renonciation aux droits dits de réversion qui, à teneur des concessions, appartiennent aux cantons sur certaines sections de lignes traversant leur territoire, pourra être comprise dans la subvention ci-dessus de 10½ millions à fournir par la Suisse.

#### **Art. 13<sup>12</sup>**

La Confédération suisse s'engage à construire, sans aucun concours de la part de l'Italie, la deuxième voie aussitôt que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola aura dépassé 50 000 francs par kilomètre de la longueur effective et par année.

<sup>10</sup> Dernier alinéa abrogé par l'art. 5 al. 2 de la conv. du 16 mai 1903 (RS 0.742.140.23).

<sup>11</sup> RS 742.191

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon les art. 4 et 7 de la conv. du 16 mai 1903 (RS 0.742.140.23).

La deuxième voie sera ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de cinq ans, à partir du moment où il aura été officiellement constaté que le chiffre de 50 000 francs est dépassé.

Le gouvernement italien sera tenu de prolonger, dans le même délai, la seconde voie entre Iselle et Domodossola.

Si lors de la construction de la deuxième voie l'Italie croit devoir ériger des fortifications, soit au débouché sud du tunnel, soit à l'intérieur, la réserve ajoutée à l'art. 7, à propos du contrôle et de la surveillance des travaux, sera également applicable.<sup>13</sup>

#### **Art. 14**

Les parties contractantes s'entendront pour faciliter de tout leur pouvoir le trafic sur le chemin de fer du Simplon et pour assurer le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux de toute espèce dans les conditions les plus régulières et les plus rapides, et au meilleur marché possible.

#### **Art. 15**

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domodossola sera faite par une seule des deux Compagnies aboutissantes, savoir par la Compagnie Jura-Simplon en sa qualité de concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel qui constitue la partie la plus importante de la ligne. Une convention spéciale déterminera les conditions d'exploitation du tronçon d'Iselle à Domodossola<sup>14</sup>.

#### **Art. 16**

Les deux gouvernements<sup>15</sup> veilleront à ce que, dans l'élaboration des tarifs, il ne soit pas appliqué sur les lignes d'accès au grand tunnel des taxes plus élevées que sur les lignes aboutissantes. Ils veilleront aussi à ce qu'il soit établi des tarifs directs pour le transit à travers le Simplon. Ces tarifs, ainsi que les modifications qu'on jugera à propos d'y apporter, devront être approuvés par les gouvernements des deux pays.

Afin d'assurer l'unité des tarifs sur le tronçon du grand tunnel, les taxes de transport pour voyageurs et marchandises sont fixées pour tout le parcours, de Brigue à Iselle, sur les bases de la concession suisse. En vue de tenir compte des grandes dépenses d'établissement de ce tronçon, tous les tarifs pourront être calculés, entre Brigue et Iselle, sur la base d'une majoration de longueur de 22 kilomètres, soit de 11 kilomètres sur chacun des deux territoires.

<sup>13</sup> Voir en outre l'ar. des 17 nov./26 déc. 1908 (RS 0.742.140.27).

<sup>14</sup> Voir la conv. du 2 déc. 1899 (RS 0.742.140.22).

<sup>15</sup> Voir aussi les art. 11 et 12 let. b de la conv. du 16 mai 1903 (RS 0.742.140.23).

**Art. 17**

Le Conseil fédéral suisse consent à ce qu'un nombre équitable de membres à nommer par lui, sur la présentation du gouvernement italien, fassent partie du Conseil d'administration de la Compagnie Jura-Simplon, dès l'échange des ratifications du présent traité.<sup>16</sup>

**Art. 18**

Les individus condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douane ne pourront pas être employés par la Compagnie Jura-Simplon entre les stations de jonction.

Il n'est d'ailleurs dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des Etats sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

**Art. 19**

Les deux gouvernements agiront d'un commun accord pour assurer la correspondance, soit à Brigue, soit à Domodossola, avec les départs et les arrivées des trains les plus directs des réseaux aboutissants. Il se réservent de déterminer le nombre minimum des trains destinés au transport des voyageurs; ce nombre ne pourra, en aucun cas, être inférieur à quatre par jour dans chaque direction et l'un de ces trains au moins sera un train express.

**Art. 20**

Sur tout le parcours, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux Etats ni quant au mode et aux prix de transport, ni quant aux temps et au mode de l'expédition. A cet effet, les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre, ou qui y transitent, ne seront traités, sous aucun rapport, moins favorablement que ceux qui sortent du territoire ou qui circulent à l'intérieur.

**Art. 21**

Les deux gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et la police des voyageurs, seront réglées aussi favorablement que le permet la législation de chacun des deux pays.

**Art. 22<sup>17</sup>**

Les deux gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités douanières, toutes les facilités compatibles avec les lois et les règlements généraux des deux Etats, et

<sup>16</sup> Depuis le rachat du chemin de fer Jura-Simplon, le gouvernement italien exerce sa surveillance dans la délégation internationale pour les affaires du chemin de fer du Simplon (art. 11 à 14 de la conv. du 16 mai 1903 – RS 0.742.140.23).

<sup>17</sup> Voir aussi la conv. du 24 mars 1906 entre la Suisse et l'Italie réglant le service des douanes sur la ligne du chemin de fer du Simplon entre Brigue et Domodossola (RS 0.631.252.945.44).

spécialement les facilités qui sont ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles de jonction, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux situés à la frontière, et cela aux conditions ci-après:

1. Les wagons complets ainsi que les colis isolés seront, sans exception, mis sous fermeture douanière par le bureau de douane frontière;
2. Ladite facilité ne pourra être accordée que pour les marchandises et bagages destinés à une localité où se trouve un bureau de douane muni des compétences nécessaires;
3. Les envois de marchandises dont la visite douanière est jugée nécessaire ailleurs, dans certain cas, par des dispositions législatives ou réglementaires sont exclus des facilités stipulées ci-dessus;
4. Il sera en outre exigé, d'une manière générale, qu'il soit satisfait aux prescriptions des lois et règlements en vigueur sur la matière.

Les deux gouvernements se confèrent réciproquement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations de jonction des deux pays.

#### **Art. 23**<sup>18</sup>

La voie ferrée de Brigue à Domodossola sera considérée comme route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, ainsi qu'au transport des voyageurs, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables et fériés, en ce qui concerne les trains prévus à l'horaire.

#### **Art. 24**

Les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer entre Brigue et Domodossola seront tenues de remplir, en ce qui concerne le service des postes dans les stations de jonction et entre ces stations, les obligations suivantes:

1. Transporter, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux gouvernements, les correspondances, les colis et objets postaux de toute espèce et les employés chargés du service, aux conditions qui seront établies par l'acte de concession et le cahier des charges;
2. Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures postales, et la faculté de prendre et de remettre les lettres et les colis;

<sup>18</sup> Voir aussi la conv. du 24 mars 1906 entre la Suisse et l'Italie réglant le service des douanes sur la ligne du chemin de fer du Simplon entre Brigue et Domodossola (RS 0.631.252.945.44).

3. Mettre à la disposition des administrations postales des deux pays, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;
4. Etablir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux Etats s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les deux stations frontières.<sup>19</sup>

### Art. 25

Les deux gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électromagnétiques et des téléphones pour le service du chemin de fer, ainsi que les installations nécessaires sur leurs territoires pour créer et entretenir, le cas échéant, un service de traction électrique entre les stations de Brigue et d'Iselle.

Des télégraphes et des téléphones pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux gouvernements, chacun sur son territoire.

Les administrations suisse et italienne auront droit, entre les deux stations frontières, au transport gratuit du personnel et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes télégraphiques et téléphoniques établies par chacune d'elles le long du chemin de fer.

### Art. 26

La désignation de la gare internationale ou éventuellement des gares internationales, ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux Etats, à appliquer dans la ou lesdites gares internationales, en tant que ces points ne sont pas réglés dans le présent traité, sont expressément réservées à une entente ultérieure entre les gouvernements des deux Etats.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Voir la conv. du 24 mars 1906 entre la Suisse et l'Italie réglant le service postal sur la ligne du Simplon entre Brigue et Domodossola et dans la gare internationale de Domodossola (RS **0.783.594.542**).

<sup>20</sup> Voir les art. 2 à 4 de la conv. du 2 déc. 1899 (RS **0.742.140.22**), les conv. du 18 janv. 1906 réglant le service de police ainsi que les services télégraphique et téléphonique à la gare internationale de Domodossola (RS **0.742.140.26** et RS **0.784.194.542**) et les conv. du 24 mars 1906 réglant le service de police sanitaire (épidémies et épizooties) à la gare internationale de Domodossola (RS **0.818.109.454**), le service des douanes sur la ligne du chemin de fer du Simplon entre Brigue et Domodossola (RS **0.631.252.945.44**) et le service postal sur la ligne du Simplon entre Brigue et Domodossola et dans la gare internationale de Domodossola (RS **0.783.594.542**).



**Art. 27**

Le présent traité sera soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale et du Parlement italien, et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que faire se pourra.

*En foi de quoi*, les plénipotentiaires ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne en double expédition, le vingt-cinq novembre mil huit cent quatre-vingt-quinze.

Zemp  
A. Lachenal  
E. Frey

A. Peiroleri  
A. Ferrucci

