

Confidentiel

**Délégation internationale  
pour les affaires  
du chemin de fer du Simplon**

PROCES-VERBAL des 324e et 325e SEANCES

Genève, les 5 et 6 mai 1995  
163e réunion

## Sommaire

	<u>Page</u>
Liste des participants	3
Communications du président	5
Rapport commun FS/CFF/BLS sur l'horaire, le trafic et les travaux de l'année 1994	6
Rapport commercial 1994	7
Rapport de la commission de vérification des comptes, exercice 1993	8
Séance de la commission de vérification des comptes 1994	9
Promotion de la ligne du Simplon - Cisalpino SA - Port de Genova	10
Couloir ferroucier du Lötschberg	11
Nouvelles traversées alpines ferroviaires - Etat des projets suisses - Liaison à grande vitesse Lyon-Torino	12
Premier rapport du groupe de travail "Echéance de la concession"	13
Divers	14
Approbation du procès-verbal	15

## Annexes

Sont présents

M. Claude Roux  
e.r. de M. Weibel, président  
de la délégation

M. Bernard Bornet

M. Gérard Ramseyer

M. Daniel Schmutz

M. Martin Josi

M. Peter Testoni

M. Pierre-Alain Urech

de la délégation suisse

ingénieur diplômé, directeur général  
des Chemins de fer fédéraux suisses,  
à Berne

docteur ès sciences économiques,  
conseiller d'Etat, chef du Département  
des travaux publics, à Sion

conseiller d'Etat, chef du Département  
de Justice, de police et des transports, à  
Genève

conseiller d'Etat, chef du Département  
des travaux publics, de l'aménagement  
et des transports, à Lausanne

directeur du BLS, à Berne

ingénieur diplômé, vice-directeur de l'Office  
fédéral des transports, à Berne

ingénieur diplômé, directeur du  
1er arrondissement des CFF, à Lausanne

de la délégation italienne

M. Paolo Enrico Debarbieri

docteur et ingénieur, directeur de la Zone  
territoire Nord-Ouest des FS, à Milan

Son Exc. Giorgio Reitano

Ambassadeur d'Italie, délégué du Ministère  
des affaires étrangères, à Rome

M. Augusto Sirignano

docteur en droit, conseiller d'Etat, ancien  
directeur de la motorisation civile et des  
transports en concession, à Rome

M. Savino Spinosi

docteur en économie et commerce,  
ancien directeur général au Ministère du  
trésor, à Rome

M. Paolo Giometti

docteur et représentant de la Chambre  
du Commerce, de l'industrie, de l'artisanat  
et de l'agriculture de Gênes, à Gênes

M. Uberto Ceriani

architecte, représentant de la province et de  
la ville de Milan, à Milan

à titre d'invités

M. Pietro Bellapasta  
membre de la commission de  
vérification des comptes

docteur en économie, funzione servizi  
amministrativi FS (area trasporto),  
à Florence

M. Renato Troiani

docteur en économie, staff du directeur de  
la zone territoriale nord-ouest, à Milan

secrétariat de la Délégation

M. Jean-Pierre Membrez  
faisant office de secrétaire  
de la Délégation suisse

Délégué de la Direction générale des CFF  
aux affaires internationales, à Berne

M. Francesco Ricchiuto

docteur en sociologie, section division  
TRASFER, ULTM, FS, à Rome

Mme Liliana Staub

Affaires internationales des CFF, à Berne

se sont fait excuser

M. Cesare Vaciago

directeur général Holding FS Spa, à Rome

M. Silvio Rizzotti  
e.r. de M. C. Vaciago,  
directeur général  
Holding FS Spa, à Rome

ingénieur diplômé, directeur des  
infrastructures de la FS Spa

M. Benedikt Weibel

président de la Direction générale des  
Chemins de fer fédéraux suisses, à Berne

M. Max Friedli

directeur de l'Office fédéral des transports,  
à Berne

## 1. Communications du président

Monsieur Roux souhaite une cordiale bienvenue à tous les participants, et en premier lieu à M. Ramseyer, conseiller d'Etat du canton de Genève, qui assiste pour la première fois à une réunion de la Délégation. Il le remercie par avance de l'amabilité et de l'hospitalité des autorités genevoises, puisque ce sont elles qui offrent le déjeuner.

Par ailleurs, M. Roux excuse M. Weibel, président de la Délégation et qui, en raison d'autres obligations professionnelles, lui a demandé une nouvelle fois de présider la réunion. M. Roux déclare qu'il s'acquitte de cette tâche avec beaucoup de plaisir puisqu'il se retrouve volontiers en pays de connaissance. Il admet toutefois que ce n'est pas sans un pincement de coeur qu'il ouvre la séance puisque c'est la dernière fois qu'il lui est donné de la présider. En effet, M. Roux partira en retraite à fin septembre de cette année.

En ce qui concerne la présidence de la délégation italienne, M. Roux excuse M. Vaciago, ainsi que M. Rizzotti, qui aurait dû le remplacer, mais qui est également retenu pour d'importantes raisons professionnelles. Il salue donc tout spécialement M. Debarbieri en tant que président de la délégation italienne.

Monsieur Roux excuse également M. Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports, qui est représenté, pour cette séance, par M. Testoni.

Au chapitre des mutations, le président fait part de la communication suivante:

En ce qui concerne la délégation italienne, les CFF viennent d'apprendre que Monsieur Giorgio Reitano, ambassadeur, a été nommé membre de la Délégation en tant que représentant du ministère des affaires étrangères, en remplacement de M. Cottafavi. M. Roux lui souhaite la bienvenue et beaucoup de succès au sein de la Délégation.

Aucune mutation n'a été enregistrée côté suisse.

Le président saisit par ailleurs l'occasion de féliciter M. Bornet de sa flatteuse nomination comme président du Conseil d'Etat du canton du Valais et de lui présenter ses meilleurs voeux.

M. Roux constate avec plaisir que la Délégation est presque au complet, ce qui témoigne de son intérêt pour l'avenir de la ligne du Simplon. Outre les membres en titre de la Délégation, il salue la présence des personnes suivantes:

- M. Bellapasta, membre de la commission de vérification des comptes de la Délégation
- M. Troiani, collaborateur de M. Debarbieri
- M. Membrez, jusqu'ici secrétaire de la Délégation et, last but not least,
- Mme Liliانا Staub, nouvelle secrétaire de la Délégation.

Il remercie à cette occasion M. Membrez d'avoir assumé à nouveau cette tâche après le départ de M. Oberson.

## 2. Rapport commun FS/CFF/BLS sur l'horaire, le trafic et les travaux de l'année 1994

Messieurs Urech et Debarbieri commentent les rapports communs qui figurent en annexe 1 et 2.

Au sujet de la ponctualité des trains, M. Debarbieri relève que les dégâts aux installations ferroviaires dans le Piémont ont entraîné de grands retards en automne 1994. Il souligne toutefois que le niveau s'est notablement amélioré depuis le début de cette année. En complément aux indications qui figurent dans le rapport, M. Debarbieri souligne que les travaux concernant le couloir de ferroutage ont commencé en particulier avec des sondages visant à connaître l'état géologique du tunnel de Varzo.

A une question de M. Bornet relative à la suppression du trafic d'automobiles accompagnées, M. Roux indique que ce trafic était déficitaire et que, par conséquent, sa suppression a entraîné une diminution des pertes. A ce qui concerne la reprise de ce trafic, telle que la souhaite le canton du Valais, M. Roux souligne que cette question se heurte à trois difficultés principales:

- ce trafic ne peut être que déficitaire
- le problème de la capacité doit être pris en compte étant donné que, à partir de 1998, le tunnel du Simplon sera partie intégrante du couloir de ferroutage via le BLS
- jusqu'à cette date, les travaux en cours sur cette ligne ne permettraient pas d'assurer un tel trafic.

M. Debarbieri partage l'avis de M. Roux en précisant que, pour les FS, la priorité est accordée au trafic combiné à longue distance.

M. Josi relève que le BLS est prêt à étudier une demande du canton du Valais sur ce sujet, mais insiste sur le fait que la question du paiement des coûts qui résulteraient d'un tel trafic est primordial pour sa compagnie.

3. **Rapport commercial 1994**

Messieurs Debarbieri et Membrez présentent les rapports commerciaux des FS et des CFF (annexe 3 et 4) en soulignant l'importance que les deux réseaux accordent à la question de la ponctualité.

Tant les FS que les CFF constatent que l'augmentation en trafic marchandises ne correspond pas à l'accroissement des recettes, ceux-ci principalement en raison de la concurrence routière. Cette constatation est particulièrement valable pour la Suisse où les recettes du trafic marchandises correspondent aujourd'hui à celles du 1970.

En ce qui concerne l'application des directives de l'UE sur le trafic ferroviaire, M. Membrez confirme à M. Bornet que la législation suisse sera eurocompatible.

**4. Rapport de la commission de vérification des comptes, exercice 1993**

Monsieur Urech se réfère au rapport remis à la Délégation (annexe 5) et propose au nom de la commission de vérification de les approuver.

La Délégation approuve les comptes 1993.

M. Spinosi exprime sa satisfaction au vu de la nouvelle présentation des comptes de 1994, qui tient compte de la remarque figurant sous "Divers" dans le rapport sur les comptes 1993.

## 5. Séance de la commission de vérification des comptes 1994

Monsieur Urech indique que la commission de vérification des comptes s'est réunie le 4 mai 1995 à Genève, sous sa présidence.

La commission de vérification des comptes 1995 se composera de:

- délégation italienne: MM. Spinosi et Bellapasta
- délégation suisse: MM. Urech et Josi.

## 6. Promotion de la ligne du Simplon

### Cisalpino SA

En complément à l'annexe 6, M. Roux fournit les renseignements suivants:

- La mise en service de rames Pendolino sur la ligne Milano-Zurich a été décidée, ce qui a entraîné la commande de deux compositions complémentaires.
- Les cantons de Zurich et du Tessin souhaitent également participer au capital-actions.
- Le projet de prolonger d'un des quatre relations Genève-Milano jusqu'à Venezia a été présenté à la direction des FS.
- Le service de restauration a été confié à la compagnie Rail Gourmet, filiale de Swissair.

Par ailleurs, M. Roux indique que les rames commandées seront mise en service progressivement à partir de fin 1995; le service intégral devrait être réalisé à partir de mai 1997.

Répondant à M. Bornet, M. Roux déclare que ni les horaires ni les points d'arrêts n'ont été fixés, mais qu'il sera tenu compte du souhait du canton du Valais de prévoir un arrêt à Sion. Cette décision appartient toutefois à Cisalpino SA.

M. Bornet et Schmutz sont heureux que la démarche commune des cantons ait onduit à cette réalisation. Ils souhaitent toutefois que les cantons puissent participer le plus tôt possible aux travaux du conseil d'administration de mise en route de e projet et que la priorité accordée à la ligne du Simplon soit sauvegardée.

### Port de Genova

Le représentant de la ville de Genova, M. Giometti, se réfère à son intervention de 1993 et fait part des développements positifs des efforts du port de Genova pour améliorer sa position par rapport aux villes portuaires du Nord de l'Europe. Comme cela ressort de l'annexe 7, une société sous le titre "Genoa Swiss Desk" a été constituée pour promouvoir le trafic vers la Suisse en transit par le port de Genova.

M. Debarbieri ajoute que les FS font également beaucoup d'efforts pour améliorer la capacité entre le port de Genova et la Suisse. Les travaux correspondants seront achevés en 1998.

M. Giometti demande aux CFF et aux FS de participer, eux aussi, à cet effort en offrant des prix et des temps de parcours compétitifs par rapport à ceux qui prévalent en trafic avec l'Allemagne et le Benelux.

## 7. Couloir ferroutier du Lötschberg

Dans un exposé très complet (annexe 8) M. Josi présente l'état actuel des travaux relatifs à la création du couloir ferroutier à travers le Lötschberg et le Simplon.

M. Roux ajoute que, pour leur part, les CFF sont en train d'aménager les lignes d'accès au Lötschberg, côté nord. Le tunnel du Simplon nécessite peu de travaux, mis à part le remplacement de la ligne de contact.

Par ailleurs, M. Roux indique que la réalisation du couloir ferroutier, dans son ensemble, est un ouvrage commun FS/CFF/BLS, dont la coordination est assurée par un groupe de travail international, présidé par l'Office fédéral des Transports (OFT).

En réponse à M. Testoni sur le degré d'avancement des travaux côté italien, M. Debarbieri fournit les renseignements qui contiennent l'annexe 9. Les travaux seront terminés à fin 1997.

## 8. Nouvelles traversées alpines ferroviaires

### Etat des projets suisses

En préambule à son exposé, M. Testoni transmet les salutations de M. Ogi, ministre des transports, et de M. Friedli, directeur de l'OFT. Il expose ensuite la nouvelle organisation de cet office (annexe 10) et présente l'état actuel des travaux concernant les projets de nouvelles traversées alpines du Lötschberg et du Gotthard. Une documentation contenant les nombreuses informations fournies par M. Testoni est joint au présent procès-verbal.

M. Roux remercie M. Testoni et relève trois éléments qui font couler beaucoup d'encre en Suisse:

- les divergences entre le ministère des transports et celui des finances à propos du financement
- la demande de mettre en tunnel presque toutes les lignes
- la question de la sécurité des tunnels à double voie prévus sur les lignes d'accès.

Au sujet de ce dernier point, M. Roux souhaite qu'un accord soit trouvé au plan international pour éviter des investissements trop onéreux. Pour répondre à M. Ramseyer qui s'enquière des raisons invoquées pour imposer deux galeries à une voie au lieu d'un tunnel à double voie, M. Roux relève que la sécurité est forcément plus grande dans un tunnel où les trains ne se croisent pas, surtout lorsque ceux-ci transportent des matières dangereuses. La sécurité absolue n'existe toutefois pas. Il faut par conséquent investir les moyens disponibles de façon optimale. Selon M. Testoni, l'Office fédéral des Transports partage ce point de vue.

### Liaison à grande vitesse Lyon-Torino

Pour ce qui est de la ligne du Mont Cenis, M. Debarbieri fait savoir que le GIE "Alpetunnel" a été constitué et qu'il a tenu sa première assemblée générale en mars de cette année. L'annexe 11 fournit plus de détails à ce sujet, ainsi que sur d'autres projets intéressant les liaisons alpines.

Saluant la volonté politique du Conseil fédéral de réaliser l'ensemble du projet des NLFA, M. Bornet demande des précisions concernant la mise en service du tunnel du Mont Cenis. Selon M. Debarbieri, il n'est pas possible en l'état actuel des travaux préliminaires de fournir des indications à ce sujet.

Membrez confirme ces déclarations en indiquant que l'Union européenne considère la liaison Lyon-Torino comme projet prioritaire, mais que la question du financement de ces projets est encore loin d'être réglée.

9. **Premier rapport du groupe de travail "Echéance de la concession"**

Après les explications de M. Bellapasta, qui ressortent de l'annexe 12, et celles de M. Membrez, la Délégation approuve les orientations de caractère général qui figurent dans le rapport.

M. Roux demande au groupe de travail de préparer un rapport qui devrait être transmis à la direction générale de chaque réseau de façon à ce que celles-ci puissent saisir leur gouvernement de cette question. Ce rapport devra être présenté à la prochaine séance.

MM. Debarbieri et Spinosi soutiennent expressément cette procédure.

10. Divers

**Prochaine séance**

A l'invitation de la délégation italienne, la prochaine réunion aura lieu les 2, 3 et 4 mai 1996 en Sicile, vraisemblablement à Erice.

**Conclusions**

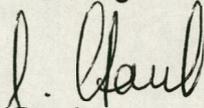
M. Roux clôt la séance en remerciant les participants de leur travail, de leur volonté de coopération et leur souhaite d'agréables journées sur les bords du Léman.

**Procès-verbal des 324e et 325e séances  
des 5 et 6 mai 1995 à Genève**

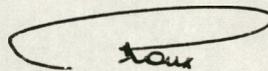
---

Réunis le 6 mai 1995, les délégués ont adopté, après lecture, le procès-verbal tel qu'il figure ci-devant.

La secrétaire  
de la Délégation

  
L. Staub

Le président e.r.  
de la Délégation

  
C. Roux

***DELEGATION INTERNATIONALE  
DU SIMPLON***

***Genève, 4 - 6 mai 1995***

***RAPPORT COMMUN FS/CFF/BLS  
SUR L'HORAIRE ET LE TRAFIC  
ANNÉE 1994***

**RAPPORT COMMUN FS/CFF/BLS**  
**sur l'horaire, le trafic et les travaux, année 1994**

---

**1. TRANSPORT DES VOYAGEURS,  
 BAGAGES & AUTOMOBILES**

=====

**1.1 HORAIRE**

L'offre détaillée de l'horaire d'été 1994 fait l'objet de *l'annexe 1* à ce rapport. Il en ressort que 42 trains internationaux (yc 10 trains périodiques) traversent quotidiennement le tunnel du Simplon. Pour le trafic local 26 trains régionaux circulent entre Brig ou Iselle et Domodossola.

**1.2 EVOLUTION DU TRAFIC 1992 - 1994**

**Voyageurs**

		1992	1993	1994	différence 1993/94	%
Nombre de voyageurs (milliers)		2 624	2 230	2 222	- 8	- 0,4
Recette de transport (milliers)	CHF	7 154	6 500	6 034	- 466	- 7,2

**Bagages**

Tonnes		3 594 <sup>1)</sup>	0 <sup>2)</sup>	0		
Recettes de transport (milliers)	CHF	183 <sup>1)</sup>	0 <sup>2)</sup>	0		

**Transport des voitures par le tunnel du Simplon**

Nombre de véhicules		75 593	1 445 <sup>3)</sup>	0		
Recettes de transport (milliers)	CHF	2 813	189 <sup>3)</sup>	0		

**Trains d'automobiles accompagnées (TAA)**

Nombre d'automobiles		4 087	4 003	4 581	+ 578 <sup>4)</sup>	+ 4,4
Recettes de transport (milliers)	CHF	74	72	81	+ 9 <sup>4)</sup>	+ 12,5

---

Total des recettes du trafic voyageurs (milliers)	CHF	10 224	6 761	6 115	- 646	- 9,5
--	-----	--------	-------	-------	-------	-------

=====

- 1) Résultat seulement de janvier - avril 1992  
 2) Transport des bagages supprimé dès mai 1992  
 3) Transport des voitures supprimé dès le début janvier 1993  
 4) 1994 : 2 jours de circulation en plus

## 1.3 COMMENTAIRES

### 1.3.1 *Evolution du trafic*

#### **Voyageurs**

Les statistiques voyageurs sont obtenues sur la base des comptages du trafic régulier. Elles tiennent compte du trafic de jour et de nuit dans les trains EuroCity, InterCity, internationaux, directs et régionaux.

Par rapport à l'année précédente, le nombre de personnes transportées a diminué de 0,4 %. Cela provient, en partie, de la forte baisse du trafic de transit sur la relation Paris - Lausanne - Milano.

Les recettes de transport, calculées sur la base des recettes par voyageurs-kilomètre en trafic suisse et international, ont enregistré une diminution de 7,2 %. A relever que le trafic en direction de la Slovénie, de la Croatie et de l'Ex-Yougoslavie est, à cause du conflit persistant, pratiquement inexistant.

#### **Bagages**

Dès le 1er mai 1992, les Chemins de fer italiens n'acceptent plus de bagages en trafic international.

### 1.3.2 *Transport des voitures par le tunnel du Simplon*

Dès le début janvier 1993, le transport des voitures par le tunnel du Simplon a été supprimé.

### 1.3.3 *Trains d'autos accompagnées (TAA)*

Les données relevées en 1994 concernent les trains des relations suivantes :

- Calais - Milano S. Cristoforo
- Paris - Milano S. Cristoforo
- Schaerbeck - Milano S. Cristoforo/Bologna
- Hannover/Köln/Neu-Isenburg - Alessandria/Livorno

Une comparaison avec d'autres relations du même trafic n'est pas possible, car les données statistiques manquent.

Le transport d'autos par trains d'autos accompagnées a augmenté de 14,4 % et les recettes de + 12,5 % (94 : 2 jours de circulation en plus).

### 1.3.4 *Trafic global*

Cette année, les recettes globales du trafic à travers le tunnel du Simplon sont en forte baisse (environ - 9,5 %).

Les principales causes sont :

- un franc suisse fort
- le contexte économique morose en Europe et en Suisse
- la situation politique dans l'Ex-Yougoslavie
- la suppression du transport des voitures à travers le tunnel et
- la suppression du transport des bagages en Italie
- la baisse généralisée de l'utilisation du train

## 1.4 EC/TGV PARIS - LAUSANNE/EC LAUSANNE - MILAN

Les statistiques détaillées de la fréquentation des TGV entre la France et Lausanne/Berne, de même que le transit vers/de l'Italie, figure en annexe 2. Nous constatons la poursuite de l'érosion de ce trafic, déjà amorcée en 1993.

La création d'une société mixte franco-suisse d'exploitation des TGV entre la France et la Suisse (GIE), fin 1993, doit permettre, nous l'espérons, d'enrayer ce phénomène et mieux dynamiser ce marché. Cet organisme publie une série de statistiques dont nous extrayons l'évolution mensuelle comparée du nombre de voyageurs au départ/à l'arrivée à Paris (annexe 3) et Lausanne (annexe 4).

En ce qui concerne le transit à Lausanne TGV/EC France - Suisse - Italie, les restrictions budgétaires actuelles ne nous permettent plus une surveillance permanente durant l'année entière. Pour 1994, les données à disposition ne concernent que 5 mois et demi (janvier - mai et 2e quinzaine de novembre). Dès 1995, les chiffres annuels seront extrapolés sur la base de 2 comptages par an de 15 jours chacun.

### 1.5 TRANSPORT DES AUTOMOBILES ACCOMPAGNÉES PAR LE TUNNEL DU LÖTSCHBERG (relations Kandersteg - Goppenstein)

Nombre de véhicules acheminés en (base = nb titres de transport vendus)

	1991	1992	1993	1994
Kandersteg - Goppenstein	1 168 600	1 247 745	1 241 294	1 275 455
Evolution en + / - %			- 6 651 - 0,5	+ 34 161 + 2,8

### 1.6 TRAFIC PAR LA ROUTE DU COL DU SIMPLON ET PAR LE TUNNEL ROUTIER DU GRAND-ST-BERNARD

#### 1.6.1 *Simplon (route du Col)*

En 1994, **715'400 véhicules** ont utilisé la route du col du Simplon, selon les indications fournies par les appareils de comptage automatique des véhicules de l'Etat du Valais (*annexe 5*).

#### 1.6.2 *Tunnel routier du Grand-St-Bernard*

En 1994, **527'185 véhicules** ont transité par le tunnel routier du Grand-St-Bernard, soit une augmentation de 8'591 véhicules ou 1,7 % par rapport à 1993.

Le décompte mensuel fournit les chiffres ci-après :

<i>Grand-St-Bernard (tunnel routier)</i>						
	1990	1991	1992	1993	1994	
Janvier	30'799	27'722	28'128	31'077	28'670	
Février	27'049	23'896	27'909	25'525	25'825	
Mars	37'658	50'383	38'062	30'579	40'494	
Avril	63'410	51'394	57'806	54'039	49'573	
Mai	53'931	57'075	51'009	51'143	50'284	
Juin	54'728	49'955	46'720	39'998	42'460	
Juillet	81'393	74'866	97'139	70'363	73'999	
Août	80'448	79'072	76'842	71'218	68'617	
Septembre	55'515	53'120	51'403	45'813	49'707	
Octobre	46'757	45'111	40'228	41'951	42'460	
Novembre	29'527	28'363	26'133	26'858	24'498	
Décembre	26'606	29'998	29'998	30'030	30'598	
<b>Total</b>	<b>587'821</b>	<b>570'955</b>	<b>571'377</b>	<b>518'594</b>	<b>527'185</b>	
<b>Différence</b>	<b>+ 0,5 %</b>	<b>+ 3 %</b>	<b>+ 0,1 %</b>	<b>+ 9,2 %</b>	<b>+ 1,7 %</b>	

## **2. DEROULEMENT DU TRAFIC VOYAGEURS**

---

### **2.1 PONCTUALITE DE LA CIRCULATION DES TRAINS**

Les retards moyens mensuels des trains EuroCity, InterCity et directs à l'arrivée à Domodossola en sens Suisse - Italie et au départ de Domodossola en sens Italie - Suisse figurent à l'annexe 6.

### **2.2 PERTURBATIONS ET DIVERS AU COURS DE L'ANNEE 1994**

#### **2.2.1 Grèves**

Diverses grèves observées chez nos voisins français et italiens ont eu des incidences sur le déroulement du trafic :

Réseau FS            5 grèves partielles et générales impliquant la suppression de 22 trains entre Brig et Milano ainsi que des retards supérieurs à 30 minutes

Réseau SNCF        5 grèves partielles et générales, provoquant la suppression de 11 trains de nuit et TGV Paris - Lausanne - Paris ainsi que le détournement de certaines relations via un autre point frontière.

### 3. TRAVAUX COTE SUISSE EN 1994

---

#### 3.1 SUPERSTRUCTURE

##### 3.1.1 Réfection des voies

###### RDT 1

Renens - Lausanne voie 200	2'499'964.--
Lausanne voie J 3	89'827.--
Le Day - Vallorbe	612'470.--
La Sarraz - Daillens	3'182'938.--
Rivaz - Vevey	331'950.--
Arnex - La Sarraz	111'305.--
Bussigny - Cossonay	420'898.--
Cossonay - Bussigny	400'717.--

###### RDT 2

Bex, voie 1	1'334'973.--
Saxon - Riddes A1	2'634'180.--
Riddes - Ardon A1	4'507'673.--
Sion, voie 6	238'048.--
Brig, Voie H16	160'784.--

##### 3.1.2 Réfection d'appareils de voie

###### RDT 1

Cully, AV 9	164'202.--
Rivaz, AV 9	340'194.--
La Sarraz, AV 5	171'120.--
Vallorbe, AV 79	160'667.--

###### RDT 2

Villeneuve, AV 3	307'714.--
Roche, AV 15, 16	902'686.--
St-Triphon, AV 110, 113, 114	413'457.--
Bex, AV 10	231'943.--
Martigny AV 22	126'700.--
Ardon AV 14	80'400.--
Sion, AV 24	118'708.--
Sion, AV 46, 46b, 80	265'722.--
Granges, AV 2, 3	555'534.--
Sierre, AV 8	145'701.--
Sierre, AV 6	99'914.--
Salgesch, AV 9	197'739.--

Brig AV 461	186'867.--
Brig AV 178/179, 183, 187, 160/161, 220/221	2'590'900.--

### 3.1.3 Travaux neufs

#### RDT 2

Riddes, transformations des installations	5'985'297.--
Chamoson, transformations des installations	1'908'353.--
Brig, rénovation des voies + canal d'eau	7'936'855.--
Sion, inst. Kombirail	20'872.--
Brig, nouveau quai 4	1'880'114.--
Turtmann, transf. SNO	48'200.--

#### P + C

Tunnel I du Simplon, adaptations Huckepack	781'750.--
--	------------

### 3.2 INFRASTRUCTURE

#### RDT 1

Lausanne - Vevey, abattages d'arbres	40'465.--
Renens, remise en état conduite d'eau	12'142.--
Renens - Entrpôt, piste entrevoie	25'009.--
Lausanne - Jurigoz, fuite d'eau	15'946.--
Lausanne - Gare, rév. des inst. de chauffage AV	17'347.--
Renens, parking du BS	25'744.--
Lausanne - dépôt, réparation canalisation	27'854.--
Gare de Lausanne, réfection quai 4 ouest	10'563.--
Gare de Rivaz, réfection quai	11'050.--
Lausanne - Vevey, entretien des murs	69'259.--
Lausanne - Paleyres, piste entrevoie 6-7	20'713.--
Bussigny - Vallorbe, nettoyage des canalisations	28'740.--
Bussigny - Vallorbe, abatrage d'arbres	61'102.--
Croy - Le Day, réfection murs km 39.610	130'592.--
Vallorbe, entretien de la cour km 46.100	18'414.--
Le Day - Vallorbe, entr. mur des Jurats Km 44	89'993.--
Bussigny - Cossonay, aqueduc au km 8.709	9'483.--
Le Day - Vallorbe, entr. mur des Jurats km 42	86'690.--
Cossonay, entretien de la cour, 1ère étape	59'100.--

#### RDT 2

Vevey - Martigny, élagage d'arbres	42'093.--
Charrat - Gampel, élagage d'arbres	27'562.--
Montreux, rénov. quai 1	20'797.--
Martigny, surfaçage quai 2	70'966.--

## VOIE FERREE

Croy - Le Day, étude et surveillance du  
glissement des Gaudennes 15'825.--

3.3 **BATIMENTS***RDT 1*

Lausanne - remise, réfection des portes D26 - 33 119'300.--  
Lausanne - PD, réfection des sols 19'429.--  
Lausanne - remise, agencement bureau atelier 62'424.--  
Dépôt Lausanne, réfection voûtes No 2 et 3 32'988.--  
Vallorbe - BS, réf. chambre + sous-sol 20'889.--  
Croy - romainmôtier, réfection façades 12'182.--

*RDT 2*

Clarens - marquise : étanchéité de la toiture 16'112.--  
Aigle BV, rénovation des façades 114'377.--  
St-Maurice - dépôt CD réf. toiture 23'679.--  
St-Maurice - Rotonde réf. toiture 25'863.--  
Martigny - Ancien BV : rénov. toiture 88'243.--  
Brig : rénov. escalier accès quai 1 19'865.--  
Brig BS GV/Zoll:réf.des façades trav. 93) 18'041.--  
Brig Trafo km 147 : étanchéité de la toiture 24'124.--  
Brig - quai 1 : rénov. des WC 41'414.--  
Brig - dépôt : chauffage de l'atelier 24'232.--  
Brig RB - remise du service de la voie 52'317.--  
Brig RB - entretien des inst.de lav.des wagons 199'350.--  
Massaboden - usine : peinture + ferblanterie 54'345.--

*B*

Brig Buffet, tambour d'entrée 22'000.--  
Brig Buffet, peinture 2e cl. et insonoris. 17'000.--  
Renens Buffet, inst. de store à toile 12'000.--  
St-Maurice Buffet, rempl. compresseur 10'000.--  
St-Maurice Buffet, chambres froides réfect. 45'000.--  
St-maurice Buffet, peinture plafonds salles 10'000.--  
Vevey Buffet express, remplacement agencement 10'000.--  
Visp Buffet, rempl. groupe basculant en cuisine  
+ trav. annexes 75'000.--  
Visp Buffet, rempl. meuble service + compresseur 17'000.--  
Lausanne, travaux ASTRAC 16'352'000.--  
Lausanne, dépôt des locs,abri pr benne 51'000.--  
Lutry, MG Favre 118'000.--  
Renens, bureau CFF cargo 20'000.--  
Renens, salle d'informatique 195'000.--

Vevey, réfection appart.	47'000.--
Vevey, locaux commerciaux	245'000.--
Clarens, réfection marquise	17'000.--
Montreux, réfection chaufferie	195'000.--
Aigle, réfection façade BV	120'000.--
Aigle, kiosque à fleurs (part. CFF)	18'000.--
Vernayaz, rénovation int. et ext. bâtiment	29'000.--
Châtelard, réfection appart.	17'000.--
Martigny, agence de voyage	282'000.--
Martigny, sécurité des caisses	40'000.--
Martigny, réfection toiture	90'000.--
Chamoson, abri sur quai 2	30'000.--
Sion, transf. de la recette	25'000.--
Sion, cabine TT	12'000.--
Sierre, nouveau BV	2'000'000.--
Sierre, local Difonet	13'000.--
Visp, réfection chaufferie	73'000.--
Massaboden, usine électrique, réf. façades	55'000.--
Information visuelle, info-points, etc.	62'000.--
Buffet divers entretien	30'000.--

### 3.4 SIGNALISATION & TELECOMMUNICATIONS

Martigny - Sion	6'200'000.--
Lausanne, CGT, rempl. ZN Lausanne	600'000.--
Sion, CGT, ZN	300'000.--
Lausanne, nouveaux itinéraires côté est	500'000.--
Verrouillage des signaux (Sarraz, Arnex, Croy)	50'000.--
Lausanne - Brig, Difonet	2'000'000.--

#### OA

Riddes, transformations	745'000.--
Chamoson, transformations	1'863'000.--
Brig, aménagement du quai 4	1'880'000.--

#### RDT 2

##### Installations IE-LC

Martigny - Vernayaz : entretien systématique LC	98'587.--
Leuk - Turtmann : suspension "Y", sertissage des oeillets	51'838.--

##### Installations IE-BT

Sion : adaptation inst. d'alarme	24'920.--
Martigny : adaptation inst. d'alarme	26'633.--
Brig - hall transit : assainissement inst. BT 2e étape	21'660.--
Tunnel du Simplon 1 b : entretien de l'éclairage	56'839.--
Tunnel du Simplon 1 b + 1 i : rempl. appareillage 4 KV	157'121.--

Installations IE-C

St-Maurice : remplacement câbles FC dans la cour  
de la gare 37'950.--

**3.5 INSTALLATIONS ELECTRIQUES**Alimentation 16 2/3 Hz, 15 kV (IE-A)

Bussigny, échange télécommande LC 812'000.--  
Lausanne, centre directeur d'arrondissement 1'770'000.--  
Vernayaz, échange centrale de télécommande LC 314'000.--  
Ardon, échange interrupteurs (suite et fin) 52'000.--

Renouvellement du câble de ligne (IE-C)

Lausanne - Daillens (Yverdon) 830'000.--  
Montreux - Aigle 437'000.--  
Aigle - Martigny 2'241'000.--  
Martigny - Sion 592'000.--  
Sion - Leuk 876'000.--  
Visp - Brig 161'000.--

Lignes de contact

Croy - Le Day 711'000.--  
Lausanne, entretien LC 96'750.--  
Clarens - Montreux, renouvellement LC 242'000.--  
Evionnaz, renouvellement LC 29'000.--  
Ardon, renouvellement LC 242'000.--  
LT Vernayaz-Puidoux, émondage + entretien 167'307.--  
LT Massaboden-Vernayaz, entretien 24'234.--  
LT Châtelard-Vernayaz, entretien 29'820.--  
Brig, renouvellement Lc 950'000.--  
Emondage LT 55'000.--  
LT 132 kV Granges - Noës 279'500.--

## Ligne du Simplon: Offre voyageurs de l'horaire d'été 1994

Relation - Parcours des trains	Nord - sud			Sud - Nord		
	TGV	EC/IC	Directs	TGV	EC/IC	Directs
<b>1. <u>Transit Suisse - Italie - Yougoslavie</u></b> GeAp - Lausanne - Venezia - Zagreb			1			1
<b>2. <u>Transit France - Italie</u></b> Paris - Lausanne - Milano - Firenze		1⊗		1⊗		
Paris - Lausanne - Milano - Venezia		1⊗		1⊗		
Paris - Lausanne - Milano - Brindizi			1 *			1 *
<b>3. <u>Transit Italie - France - Belgique</u></b> (Ancona) - Milano - Brig - Lötschberg - Basel - Bruxelles		1	1 *⊗	1		1 *⊗
<b>4. <u>Transit Hollande / Allemagne - Italie</u></b> Dortmund - Bern - Roma			1⊗			1⊗
<b>5. <u>France - Suisse</u></b> Paris - Lausanne	4			4 1 *		
<b>6. <u>Suisse - Italie</u></b>						
a) <u>Liaisons de nuit</u>						
Genève - Lausanne ----- Basel - Lötschberg		1	1	1		1
- Milano P.G. - Roma / Napoli						
b) <u>Liaison de jour</u>						
Genève - Lausanne - Milano	4		1	3		2
Bern - Lötschberg - Milano	3			2		
Genève - Lausanne ----- Bern - Lötschberg		1		1		
- Milano - Venezia						
Genève - Lausanne ----- Bern - Lötschberg			2 *			2 *
- Milano - Ancona / Pescara						
Basel / Bern - Lötschberg - Milano				1		
Genève - Lausanne ----- Bern - Lötschberg			1 *			1 *
- Genova - Ventimiglia						
Nombre total de trains TGV, EC, Directs.	4	12	9	5	11	10
		25			26	

\* = train périodique

⊗ = sans service commercial en Suisse

## Evolution du trafic TGV Paris - Lausanne et - Berne, Moyenne de voyageurs par jour (dans les deux directions)

Année	LAUSANNE	Evolution (Base 100 en 1983)	dont transit ITALIE 1)	Evolution (Base 100 en 1983)	BERNE	Evolution (Base 100 en 1983)	TOTAL TGV LAUSANNE ET BERNE (Base 100 en 1983)	Evolution
1978	1000		415		280		1280	(avant TGV)
1980								
1981								
1982								
1983	1000	100	350	100	280	100	1280	100
1984	1680	168	249	71	379	135	2059	161
1985	1740	174	282	81	362	129	2102	164
1986	1655	166	285	81	324	116	1979	155
1987	1740	174	299	85	430	154	2170	170
1988	1841	184	320	91	464	166	2305	180
1989	2010	201	399	114	507	181	2517	197
1990	2110	211	417	119	508	181	2618	205
1991	1952	195	437	125	485	173	2437	190
1992	2014	201	458	131	475	170	2489	194
1993	1700	170	345	99	544	194	2244	175
<b>1994</b>	<b>1625</b>	<b>163</b>	<b>289 2)</b>	<b>82</b>	<b>585</b>	<b>209</b>	<b>2210</b>	<b>173</b>

Sources : Statistiques du trafic TGV Suisse - France, CFF Direction Voyageurs de la Direction voyageurs à Berne

1) CRLS "L'apport économique de la ligne du Simplon" (y compris voyageurs Sion et Brig, 10 % environ)

**2) Comptages sur 5 1/2 mois seulement**

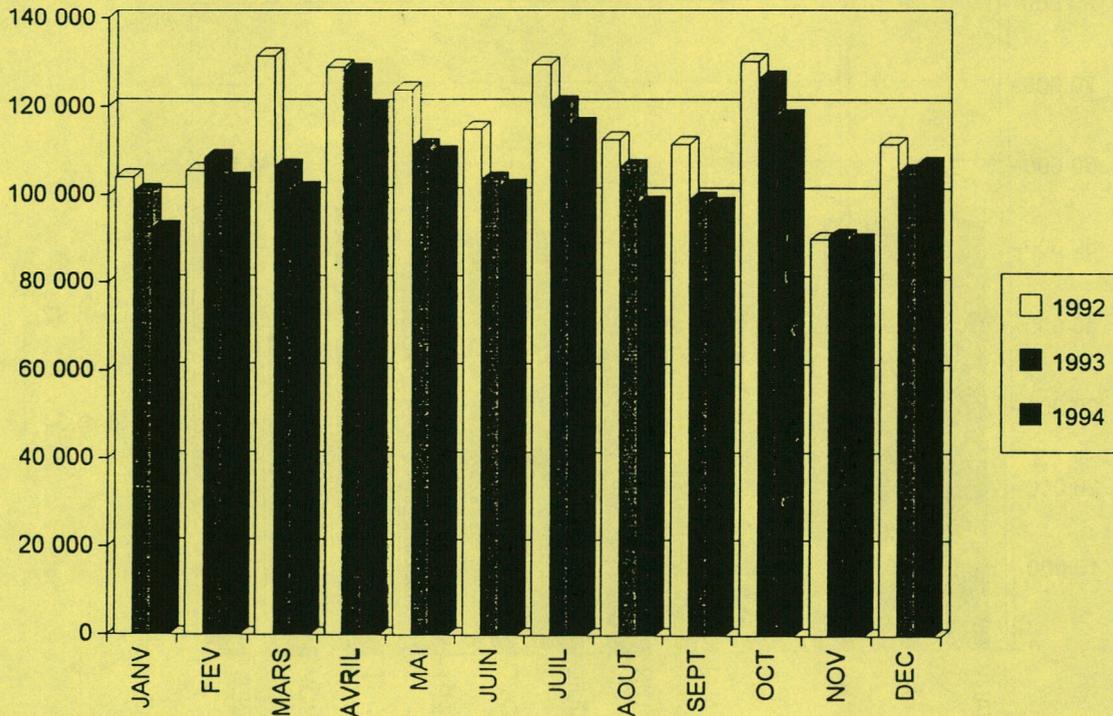
Remarques :

- 22.01.1984 Mise en service du TGV Paris - Lausanne
- Année 1986 Grèves et terrorisme en France
- 31.05.1987 Mise en service du TGV Paris - Berne
- Année 1990 Suppression trains de nuit Milan - Paris, 424 - 425 dès le 31.5.
- 23.05.1993 - 2ème liaison de correspondance Frasne - Berne - Frasne
- Milan - Lausanne - Paris, 2 relations Sud-Nord au lieu de trois

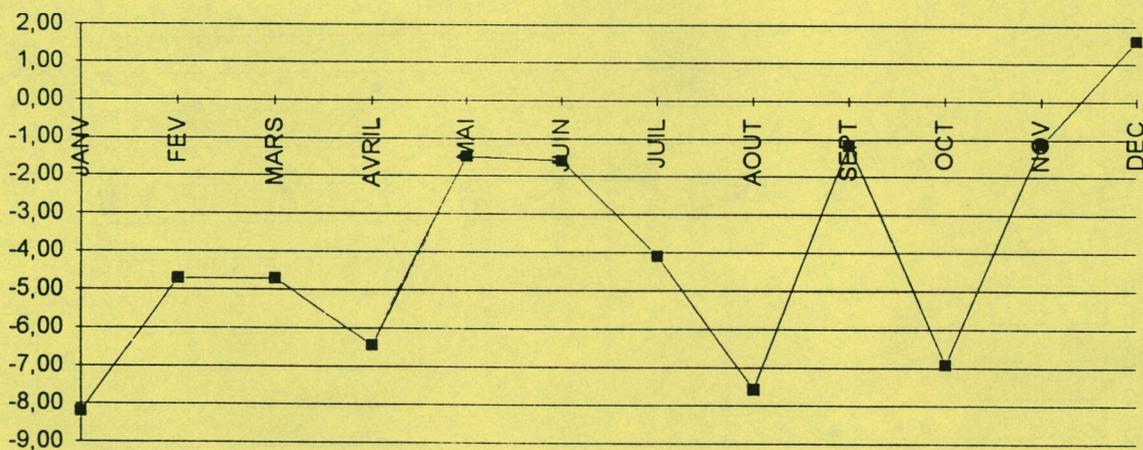
EVOLUTION 1993/1994 DES OCCUPATIONS  
DES TGV PARIS-LAUSANNE/BERNE  
(et des trains de correspondance Frasnè <=> Berne)

## 3/ PARIS ARRIVEE + DEPART EN 1ère + 2ème CLASSE

	JANV	FEV	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1992	103 989	105 439	131 555	129 079	124 128	114 821	129 652	112 476	111 452	130 352	90 136	111 527	1 394 606
1993	100 753	108 455	106 392	128 187	111 097	103 622	120 853	106 347	99 178	126 524	90 899	105 457	1 307 764
1994	92 492	103 335	101 372	119 928	109 447	101 979	115 907	98 306	98 028	117 776	89 875	107 147	1 255 592
DIFF. (en Nbre)	-8 261	-5 120	-5 020	-8 259	-1 650	-1 643	-4 946	-8 041	-1 150	-8 748	-1 024	1 690	-52 172
DIFF. (EN %)	-8,20	-4,72	-4,72	-6,44	-1,49	-1,59	-4,09	-7,56	-1,16	-6,91	-1,13	1,60	-3,99

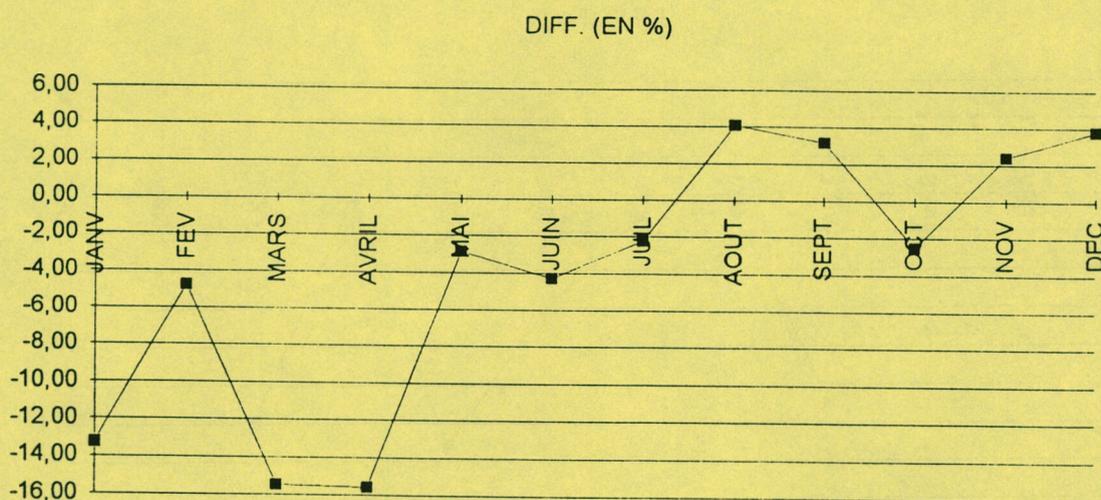
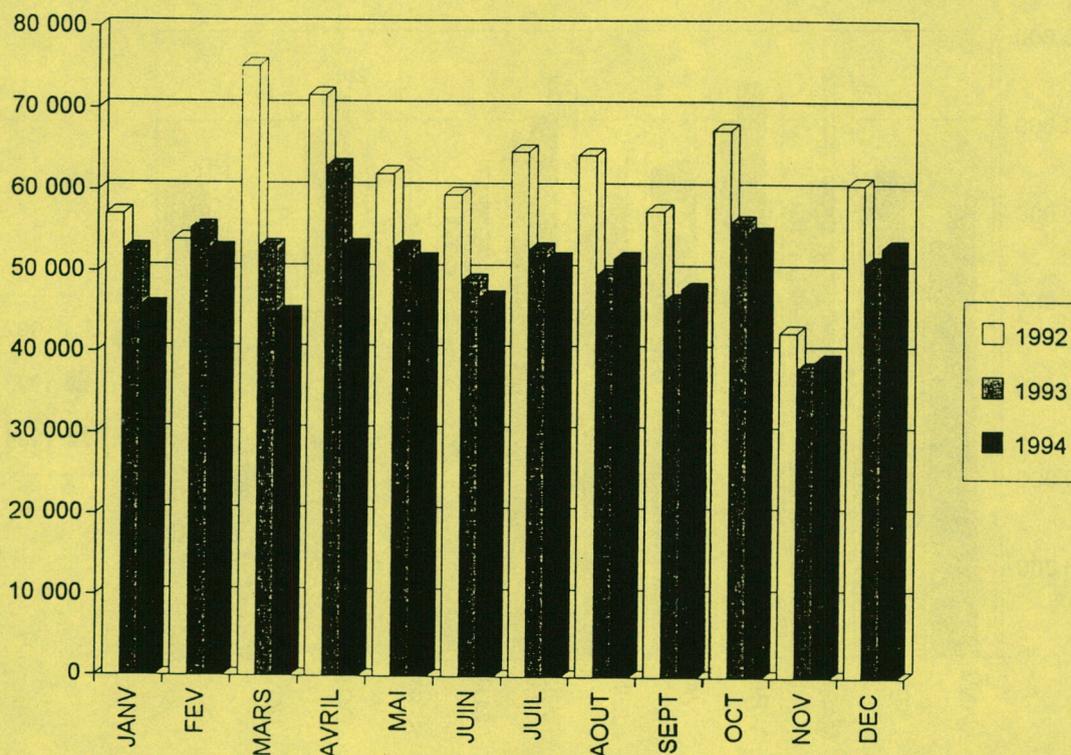


## DIFF. (EN %)



7/ LAUSANNE ARRIVEE + DEPART EN 1ère + 2ème CLASSE

	JANV	FEV	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1992	57 068	53 944	75 254	71 688	62 099	59 541	64 765	64 344	57 526	67 407	42 610	60 805	737 051
1993	52 662	55 361	53 072	62 951	53 021	48 942	52 758	49 619	46 544	56 205	38 177	51 187	620 499
1994	45 682	52 711	44 853	53 143	51 508	46 844	51 571	51 650	48 016	54 805	39 093	53 128	593 004
DIFF. (en Nbre)	-6 980	-2 650	-8 219	-9 808	-1 513	-2 098	-1 187	2 031	1 472	-1 400	916	1 941	-27 495
DIFF. (EN %)	-13,25	-4,79	-15,49	-15,58	-2,85	-4,29	-2,25	4,09	3,16	-2,49	2,40	3,79	-4,43



**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION ROUTIERE  
COMPTAGE PERMANENT AUTOMATIQUE**

**COMPTEUR N° VS 40001 GONDO FRONTIERE**

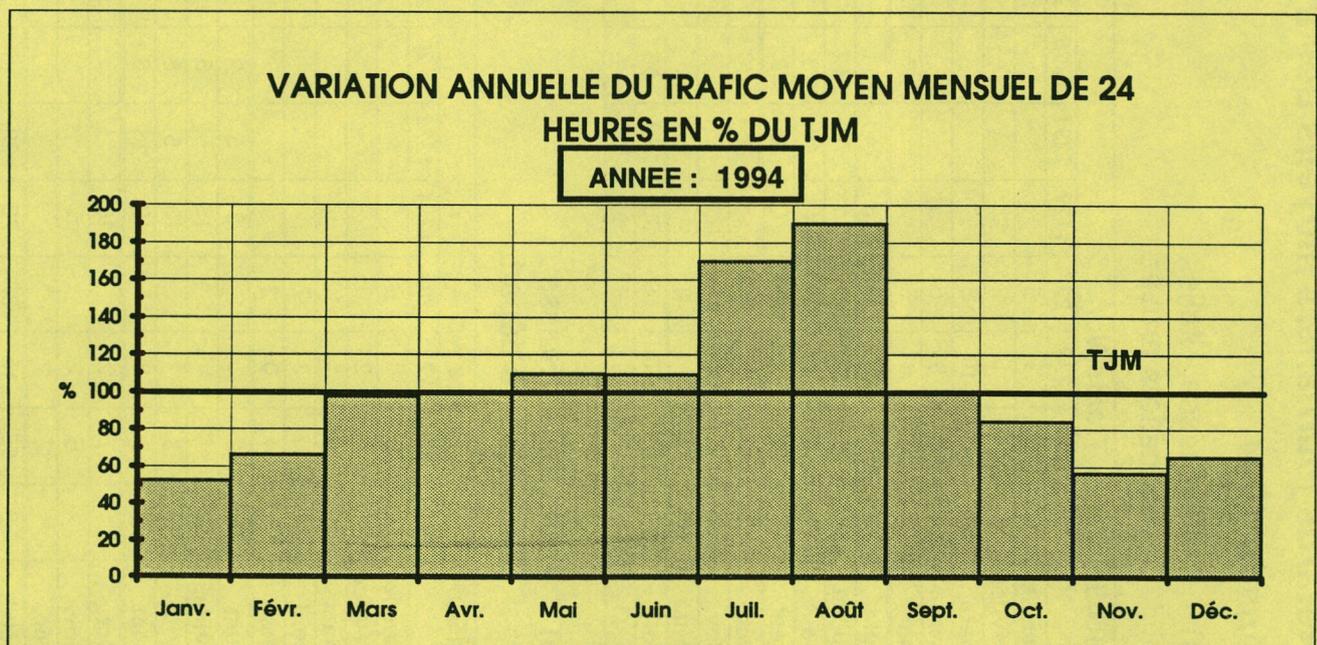
**MOYENNES MENSUELLES ET ANNUELLES DU TRAFIC DE 24 H  
DE 1985 A 1995**

Année	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	TJété	TJM
1985														
%TJM														
1986														
%TJM														
1987														
%TJM														
1988														
%TJM														
1989														
%TJM														
1990														
%TJM														
1991													4900	3350
%TJM														
1992	2655	3007	3219	3711	3889	3690	4739	5715	3996	2830	2889	3470	5250	3650
%TJM	73	82	88	102	107	101	130	157	109	78	79	95	-	100
1993	3099	2823	2254	2496	2799	2827	4050	4426	2081	117	180	705	4250	2350
%TJM	132	120	96	106	119	120	172	188	89	5	8	30	-	100
1994	1023	1300	1914	1951	2148	2143	3327	3726	1941	1651	1105	1280	3530	1960
%TJM	52	66	98	100	110	109	170	190	99	84	56	65	-	100
1995														
%TJM														

**Remarques:** Mis en service en 1991

Intempéries du 24 sept. 93, col fermé jusqu'au 22 déc. 1993

Panne du compteur en février 1994, valeurs estimées sur base compteur CH 110, Kulmtunnel



# Retards journaliers moyens des trains EC / IC / directs à travers le Simplon

Annexe 6

Année 1994

## a) Trafic Suisse - Italie Domodossola arrivée

MOIS	Trains No																								
	313	221	223	227	1127	1291	1205	205	1325	1329	1321	331	321	1023	39	1229	323	333	327	91	335	337	329	311	1227
Janvier	1	5	3	5			6				4	3		6		6	3	0	6	8	4	4	2		
Février	3	3	1	2			6				5	2		7		11	6	2	3	6	4	4	3		
Mars	0	6	10	5			10				4	2		5		5	4	2	3	8	3	5	2		
Avril	0	5	9	5			10				5	2		7		5	3	2	10	9	5	3	3		
Mai	2	4	6	5			7	12			7	3		7		5	5	1	4	8	4	4	5		
Juin	3	10	11	6	13	140	11		0		0	10	6	11	11		5	5	3	5	10	5	6	7	
Juillet	3	8	11	9	11	70	12		10	3	2	3	3	2	7	8	6	4	2	2	8	3	7	6	16
Août	1	3	2	1	4	48	3		3	0	0	3	3	3	5	9	2	3	3	2	3	1	3	2	9
Sept.	1	4	2	5	7	35	8		4	9	0	5	3	4	8	0	4	3	2	1	7	2	5	3	0
Oct.	2	6	6	17			10				6	4	6	10		6	6	2	7	7	4	6	5		
Nov.	2	3	8	1			12				9	3		6		3	4	2	5	8	8	3	2		
Déc.	0	2	1	8							6	1		4		3	3	1	2	8	5	3	1		
Total	18	59	70	69	35	293	63	44	17	12	2	67	35	26	83	17	61	49	22	50	90	48	53	41	25
Ø	1	5	6	6	9	73	9	9	4	4	0	6	3	5	7	6	5	4	2	4	7	4	4	3	8

## b) Trafic Italie - Suisse Domodossola départ

MOIS	Trains No																								
	1324	226	222	204	1204	1222	1126	220	1226	314	312	320	332	330	90	334	322	1228	336	326	1022	40	1322	328	1290
Janvier		0	0	6			7		0	1	1	1	1	1	3	3	2		0	5		7		1	
Février		4	2	9			1		1	3	1	0	1	1	3	1		0	2		4		1		
Mars		9	1	12			2		4	1	1	1	1	2	2	1		1	1		4		1		
Avril		17	3	7			1		1	0	0	0	1	1	1	1		1	1		4		0		
Mai		4	0	2			0		0	0	0	0	0	1	2	0		1	1		4		0		
Juin	1	2			8	5	2	1		2	0	1	0	1	2	3	2		1	4	12	8	22	3	24
Juillet	10	10			15	6	6	1	1	3	1	1	1	2	2	1	2	9	0	2	0	9	2	2	8
Août	11	3			13	5	8	3	28	0	0	2	1	1	1	4	2	12	1	3	1	10	0	2	2
Sept.	0	3	3		12	13	0	5	0	1	2	1	1	5	4	1	1		1	2	1	11	1	4	0
Oct.		7	2		16		0		2	5	2	1	2	5	4	3		2	1	4	7		4		
Nov.		5	2		6		2		0	3	0	0	1	1	4	1		1	3		6		3		
Déc.		2	2				4		0	0	1	1	1	1	0	2	1		1	1		6		2	
Total	22	66	15	36	70	29	16	27	29	14	16	11	7	17	23	30	17	21	10	26	18	80	25	23	34
Ø	5	5	2	7	12	7	4	2	5	1	1	1	1	1	2	2	1	10	1	2	4	7	6	2	8

FERROVIE DELLO STATO  
Società di Servizi per Azioni  
DIREZIONE TERR. NORD-OVEST

## RAPPORTO SULL'ANDAMENTO DEL TRAFFICO NELL'ANNO 1994

Delegazione Internazionale per gli Affari della Ferrovia del Sempione.

### 1. ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI

#### 1.1 Situazione generale

La ripresa economica nazionale ed internazionale verificatasi nel 1994 ha determinato una crescita generale del traffico merci che ha interessato anche il transito del Sempione, seppure in misura più contenuta che ai transiti di Chiasso e Luino.

Nel 1994 il traffico complessivo, attraverso il transito del Sempione, è stato di 4.776.186 tonn. con un incremento del 7,92% rispetto all'anno precedente, rimanendo, comunque, inferiore a quello registrato negli anni 1991 e 1992.

Tale incremento complessivo, che ha interessato in misura omogenea sia il primo che il secondo semestre così suddiviso: + 2,27 nel traffico Nord-Sud e +26,76 nel traffico Sud-Nord.

#### 1.2 Traffico Nord-Sud

Il traffico in importazione ha fatto registrare un aumento di 79.162 tonnellate ( + 2.27% ). In valori assoluti i maggiori incrementi sono stati rilevati nei seguenti settori merceologici: argilla, carta, concimi, gasolio, legna, macchine e prodotti chimici. In diminuzione i seguenti settori: acciaio, automobili, cereali, derrate e sabbia.

### 1.3 Traffico Sud-Nord

Il traffico in esportazione ha registrato un incremento di ben 256.698 tonnellate ( +26,76% rispetto al 1993 ). Fra le merceologie maggiormente interessate dall'incremento le automobili ( +135.854 tonn.), acciaio, cereali, gasolio, graniti e macchine. In diminuzione: carta, concimi, prodotti ortofrutticoli e derrate.

### 1.4 Traffico intermodale

Per il secondo anno consecutivo il trasporto intermodale attraverso il Sempione è risultato in flessione sia in importazione ( -22.082 tonn. ) che in esportazione ( - 55.784 tonn. ).

Tale tipologia di traffico è in controtendenza rispetto agli altri transiti Italo-Svizzeri; esso, infatti, complessivamente ( importazione + esportazione ai transiti di Chiasso, Luino e Domodossola ) nel 1994 è risultato di tonn. 8.945.602 ( + 22,9% rispetto al 1993 ) ed ha raggiunto la quota del 50,2 del traffico complessivo.

### 1.5 Previsioni d'incremento

Gli indicatori economici consentono la previsione di un ulteriore recupero di traffico nel corso del 1995.

Sulla direttrice del Sempione è prevedibile un incremento di traffico tradizionale in quanto il recupero e l'acquisizione di nuovi traffici è strettamente legato, oltre alla ripresa dell'economia, all'adeguamento delle strutture per consentire il transito dei containers e delle casse mobili di grande capacità. Questi interventi si rendono indispensabili in quanto è in atto, da parte della clientela del trasporto intermodale, il rinnovo del parco dell'unità di carico che richiede l'introduzione del Gabarit B Plus P. 80.

## 1.6

Circolazione dei treni merci

L'andamento dei treni merci delle principali categorie, con riferimento alla stazione di Domodossola, è stato il seguente:

## Ritardo medio 1994

	In partenza per il Sud		In arrivo dal Sud	
	N.	Ritardo	N.	Ritardo
DIRETTI	3	5'	3	16'
TEF	0	0	2	4'
TME	0	0	0	0
TEC	2	3'	2	17'
R	24	8'	18	20'
	29	7'	25	18'

## Ritardo medio 1993

	In partenza per il Sud		In arrivo dal Sud	
	N.	Ritardo	N.	Ritardo
DIRETTI	0	0	0	0
TEF	2	7'	2	18'
TME	1	3'	2	16'
TEC	7	16'	5	17'
R	22	9'	7	22'
	32	10'(*)	16	19'(*)

(\*) Dati riferiti al periodo 1 gennaio - 31 ottobre.

Le più gravose perturbazioni di traffico si sono avute nei mesi di novembre e dicembre in relazione ai danni dell'alluvione verificatasi in Piemonte nei giorni 4 e 5 novembre nonché nei seguenti giorni di sciopero:

14.10 e 15/16.10

Il traffico inoltre è rimasto perturbato in occasione di inconvenienti di esercizio ed in particolare delle seguenti interruzioni di circolazione:

- 15 gennaio      interruzione del binario dispari a Vogogna dalle ore 23.00 del 15 alle ore 8.00 del 16 per guasto alla SSE di Vogogna.
- 25 febbraio:    interruzione del binario pari fra Varzo e Preglia dalle ore 13.03 alle ore 17.57 per caduta della linea aerea provocata dal tr.323 che percorreva il binario illegale.
- 06 luglio:      mancanza di tutti i controlli nella stazione di Busto A. dalle ore 5.35 alle ore 7.35 causata da forte scarica atmosferica.
- 21 luglio:      interruzione del binario dispari fra Meina ed Arona causata dallo svio di un carro tramoggia del treno cantiere.
- novembre e      a causa dell'alluvione che ha colpito il Piemonte sono rimaste  
dicembre:      interrotte molte linee fra le quali la Alessandria - Novara dal 5 al 28.11, linea che ha dovuto assorbire anche il traffico della Roma-Genova-Torino fino al 22 dicembre 1994 in quanto tale linea ha dovuto essere ricostruita per lunghe tratte fra Asti ed Alessandria.

## 2. LAVORI

### 2.1 Lavori ultimati

#### Stazione di Domodossola

- Posa filtri a 75 Hz a Domodossola Lit. 98.624.790
- Sono stati completati i lavori di adeguamento all'1‰ delle pendenze dei binari dei fasci arrivi Nord e Sud, partenze Nord e Sud e transiti, dello scalo di Domo 2. ( L'importo risulta compreso nei 435.000.000.000 della prima fase funzionale ). Detto intervento ha consentito l'attestamento di tutto il traffico merci a Domo 2 dal 3 gennaio 1995.

#### Tratto di linea Domodossola-Iselle

- Sono stati completati i lavori di consolidamento delle strutture di Rio Rido e opere connesse " 48.000.000.000
- Sono stati completati i lavori per la riparazione dei danni provocati dal fiume Diveria nel corso dell'alluvione del 24 settembre 1993. " 1.650.000.000
- Lavori di costruzione di scogliera a protezione del rilevato eroso dalle acque del fiume Diveria al Km. 6+600 circa " 270.000.000

#### Tratto di linea Milano-Domodossola

- Risanamento massicciata nella galleria di Stresa " 381.578.925
- Risanamento massicciata con scudatura in stazione di Arona " 50.000.000
- Ampliamento cavalcavia Km. 47+303 per soppressione P.L. Km. 46+962 ( contributo al comune di Dormelletto ) " 800.000.000
- E' stata completata la sostituzione del cavo 1.000 V nel tratto di linea Vanzago - Gallarate. " 490.000.000
- Sostituzione delle travate metalliche al Km. 32+938 ed al km. 33+471 fra Arona e Domodossola con impalcati a travi incorporate ed opere di consolidamento delle relative spalle " 530.000.000

## **2.2 Lavori in corso**

### **Tratto di linea Domodossola - Iselle**

- Sostituzione totale delle traverse nella tratta Preglia - Varzo, binario pari e dispari, realizzata al 90%.
- Realizzazione di un complesso di alimentazione di riserva nella tratta Preglia - Varzo ( parte del completamento dei lavori I.S. fra Domodossola ed Iselle ); intervento sospeso in attesa del benestare di conformità ambientale da parte della Regione.

### **Tratto di linea Milano - Domodossola**

- Rinnovo degli impianti di segnalamento e sicurezza di Bivio Gallarate, realizzati al 70 %.
- Rinnovamento della massicciata del binario pari della tratta Arona - galleria di Arona, realizzato al 90 %.
- Sistemazione della scogliera in località Mergozzo, realizzata all'85 %.

## **2.3 Principali lavori di prossimo inizio**

### **Stazione di Domodossola**

- E' in corso di approvazione la proposta di trasformazione del Fascio Appoggio in Fascio transiti con elettrificazione a 3000 Vcc, lato F.S. e 15000 KV c.a., lato F.F.S. con contestuale adeguamento degli impianti tecnologici. Detto intervento, in aggiunta a quello realizzato nel corso del 1994, garantisce un più elevato standard di funzionalità dell'impianto ed una maggiore fluidità del traffico merci.

### **Tratto di linea Domodossola - Iselle**

- Sono stati appaltati i lavori per la realizzazione di opere di difesa caduta massi dal Km. 3 al Km. 19 della linea Domodossola - Iselle e dal Km. 12 al Km. 50 del tratto di linea Domodossola - Arona.
- In attesa dell' approvazione della proposta complessiva per i lavori di adeguamento alla sagoma B plus-P 80 di tutte le gallerie fra Domo ed Iselle e della galleria Masone fra Domodossola ed Arona, si prevede di iniziare i sondaggi geognostici nella galleria elicoidale di Varzo.

- Lavori di completamento delle opere di captazione delle acque superficiali in corrispondenza della galleria S. Giovanni.
- Rinnovi cavi T.E. cat. 803.
- Potenziamento dell'alimentazione a 130 KV della rampa sud del Sempione.
- Lavori di parziale rinnovo della rete elettrica di rilevazione caduta massi.

#### **Tratto di linea Milano - Domodossola**

- Sono stati appaltati i lavori per il potenziamento della S.S.E. di Arona.
- Spostamento cavi I.S., T.T. e T.E. in stazione di Parabiago a seguito della realizzazione del sottopasso pedonale.
- Lavori di adeguamento alla Legge 46/90 delle centraline I.S.
- Rinnovo dei segnali bassi in stazione di Premosello, lato Domodossola.
- Rinnovamento di circa m 2.300 nelle gallerie Baveno e Scuderie Borromeo.

#### **Tratto di linea Vignale - Domodossola**

- E' finanziata ed in corso di approvazione la proposta per l'elettificazione e adeguamento alla sagoma B plus - P 80 della linea Vignale - Domodossola.

TRAFFICO MERCI DELLA FERROVIA DEL SEMPIONE  
(esclusi bagagli e colli espressi)

Tabella 1

ANNO	1° SEMESTRE			VARIAZIONE RISPETTO CORRISPONDENTE SEMESTRE ANNO PRECEDENTE		2° SEMESTRE			VARIAZIONE RISPETTO CORRISPONDENTE SEMESTRE ANNO PRECEDENTE		TOTALE TONN. ANNUI	VARIAZIONE RISPETTO ANNO PRECEDENTE	
	TONNELLATE			TONN.	%	TONNELLATE			TONN.	%	NORD-SUD	TONN.	%
	NORD-SUD	SUD-NORD	TOTALE			NORD-SUD	SUD-NORD	TOTALE			SUD-NORD		
1975	570.014	440.817	1.010.831	-437.275	-30,19	626.250	392.357	1.018.607	-133.835	-11,61	2.029.440	-571.110	-21,90
1976	690.270	401.613	1.091.883	+81.052	+8,01	561.063	354.213	915.276	-103.339	-10,14	2.007.159	-22.287	-1,10
1977	1.012.043	436.458	1.448.501	+356.618	+32,66	530.584	316.835	847.419	-67.857	-7,41	2.295.920	+288.761	+14,39
1978	882.808	324.221	807.029	-641.472	-44,28	1.046.704	445.412	1.492.116	+644.697	+76,08	2.299.145	+3.225	+0,14
1979	1.284.498	418.464	1.702.962	+895.933	+111,01	1.297.874	369.695	1.667.569	+175.453	+11,76	3.370.531	+1.071.386	+46,60
1980	1.507.201	418.454	1.925.655	+222.693	+13,07	1.150.121	355.871	1.505.992	-161.577	-9,69	3.431.647	+61.116	+1,81
1981	1.220.156	374.583	1.594.739	-330.916	-17,18	922.284	337.797	1.260.081	-245.911	-16,32	2.854.820	-576.827	+16,80
1982	1.141.124	411.980	1.553.104	-41.635	-2,61	786.977	303.203	1.090.180	-169.901	-13,50	2.634.284	-211.536	-7,73
1983	967.254	425.019	1.392.273	-160.831	-10,35	814.572	402.421	1.216.993	+126.813	+11,63	2.609.266	-34.018	-0,95
1984	1.146.533	389.673	1.536.206	+143.933	+10,34	1.081.579	371.545	1.453.124	+236.131	+19,40	2.989.330	+380.064	+14,56
1985	1.172.295	329.591	1.501.886	-34.320	-2,23	953.930	325.552	1.279.482	-173.642	-11,95	2.781.368	-207.962	-6,96
1986	1.089.777	337.582	1.427.359	-74.527	+4,96	814.112	301.622	1.115.734	-163.748	-12,80	2.543.093	-238.275	-8,57
1987	981.560	331.744	1.313.304	-114.055	+7,99	954.881	432.860	1.387.741	+272.007	+24,80	2.701.045	+157.952	+6,20
1988	991.361	421.748	1.413.109	+99.805	+7,60	1.023.610	521.092	1.544.702	+156.961	+11,31	2.957.811	+256.766	+9,50
1989	1.246.885	458.167	1.705.052	+291.943	+20,65	1.044.550	495.518	1.540.068	-4.634	-0,30	3.245.120	+287.309	+9,71
1990	1.644.885	577.847	2.222.732	+517.680	+30,36	1.755.520	533.186	2.288.706	+748.638	+48,61	4.511.438	+1.266.318	+39,02
1991	2.100.284	647.845	2.748.129	+525.397	+23,64	1.912.679	533.764	2.446.443	+157.737	+6,89	5.194.572	+683.134	+15,14
1992	2.434.252	586.504	3.020.756	+272.627	+9,92	1.853.098	527.636	2.380.734	-65.709	-2,69	5.401.490	+206.918	+3,98
1993	1.842.291	463.108	2.305.399	-715.357	-23,68	1.638.835	496.092	2.134.927	-245.807	-10,32	4.440.326	-961.164	-17,79
1994	1.882.627	589.489	2.472.116	+166.717	+7,23	1.677.661	626.409	2.304.090	169.143	+7,92	4.776.186	335.860	+7,56

## TRAFFICO AI TRANSITI ITALIA/SVIZZERA

### IMPORTAZIONI

### ESPORTAZIONI

### IMPORT./ESPORT.

	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			IMPORT./ESPORT.			Inc. %	Inc. %
	1993	1994	%	1993	1994	%	1993	1994	%	1993	1994
CHIASSO	5.360.498	5.842.596	+8,99%	2.484.425	2.678.144	+7,80%	7.844.923	8.520.740	+8,61%	50,48%	47,82%
DOMO	3.481.126	3.560.288	+2,27%	959.200	1.215.898	+26,76%	4.440.326	4.776.186	+7,56%	28,57%	26,81%
LUINO	1.837.612	2.554.953	+39,04%	1.419.324	1.965.454	+38,48%	3.256.936	4.520.407	+38,79%	20,96%	25,37%
<b>TOTALE</b>	<b>10.679.236</b>	<b>11.957.837</b>	<b>+11,97%</b>	<b>4.862.949</b>	<b>5.859.496</b>	<b>+20,49%</b>	<b>15.542.185</b>	<b>17.817.333</b>	<b>+14,64%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

TRANSITO DI DOMODOSSOLA

CARRI CARICHI: SENSO NORD-SUD								
MESE	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GENNAIO	4.023	4.447	5.285	5.640	7.355	8.115	6.549	5.899
FEBBRAIO	4.337	4.257	5.550	5.986	7.692	8.517	7.258	6.591
MARZO	5.028	4.343	6.741	7.268	8.873	9.722	8.191	8.043
APRILE	4.769	4.622	6.489	6.141	8.075	9.677	7.584	7.066
MAGGIO	5.130	5.063	4.359	7.065	8.973	9.594	7.117	6.737
GIUGNO	4.308	5.146	5.154	9.194	9.531	8.650	7.318	6.713
LUGLIO	3.987	4.320	4.800	6.796	7.233	7.860	6.428	5.936
AGOSTO	2.760	2.623	2.359	3.801	3.773	3.825	3.385	3.373
SETTEMBRE	7.184	5.204	5.444	8.625	8.311	8.813	7.273	7.031
OTTOBRE	4.979	5.332	6.091	8.457	10.347	8.564	7.145	6.985
NOVEMBRE	4.678	5.253	6.438	8.694	9.470	8.237	6.946	6.537
DICEMBRE	4.311	5.177	4.955	6.773	7.299	6.253	6.170	5.924
<b>TOTALE</b>	<b>55.494</b>	<b>55.787</b>	<b>64.668</b>	<b>84.440</b>	<b>96.932</b>	<b>97.827</b>	<b>98.827</b>	<b>76.835</b>

CARRI CARICHI SENSO: SUD-NORD								
MESE	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GENNAIO	2.512	2.623	2.961	2.591	3.146	2.460	1.956	2.839
FEBBRAIO	3.021	2.818	3.158	3.373	3.804	2.987	2.484	3.402
MARZO	3.081	2.937	3.574	3.454	4.422	3.233	2.690	4.158
APRILE	2.177	2.738	2.950	3.185	4.141	2.684	2.332	3.788
MAGGIO	2.204	2.787	3.045	3.939	3.735	3.192	2.463	4.302
GIUGNO	2.172	2.853	2.868	3.364	3.813	2.631	2.795	4.249
LUGLIO	2.358	3.406	3.250	3.740	4.042	3.397	2.854	4.175
AGOSTO	2.152	2.231	1.936	2.200	2.440	2.089	1.933	2.574
SETTEMBRE	5.651	3.170	3.087	3.178	3.218	2.909	2.609	4.066
OTTOBRE	2.375	3.586	3.645	3.446	3.540	2.987	2.804	4.153
NOVEMBRE	2.820	2.910	3.330	3.494	3.043	2.550	2.608	3.782
DICEMBRE	2.545	2.941	2.684	3.122	2.284	2.228	2.663	3.580
<b>TOTALE</b>	<b>33.062</b>	<b>34.999</b>	<b>36.437</b>	<b>39.086</b>	<b>41.628</b>	<b>33.347</b>	<b>30.191</b>	<b>45.068</b>

**Délégation internationale du Simplon  
Genève, 4 - 6 mai 1995**

**RAPPORT  
COMMERCIAL  
CFF  
DE L'ANNEE 1994**

## **Marché voyageurs**

Si 1994 a enregistré une légère reprise économique tant en Suisse que dans certains autres pays européens, la situation économique et sociale généralement encore très précaire pour beaucoup de gens a toutefois continué à freiner la consommation. Les résultats financiers du trafic des voyageurs s'en sont ressentis.

Le trafic international a encore fléchi. La concurrence des vols aériens, mais aussi la cherté du franc suisse et ses répercussions sur les prix en sont deux causes importantes parmi d'autres.

Le nombre des abonnements généraux suisses vendus a poursuivi sa progression (+ 20 %). Le 150 000<sup>ème</sup> abonné a été fêté en mars 1995. Le nombre des possesseurs de l'abonnement demi-prix (près de 1,8 Mio à fin décembre 1994) a légèrement reculé et ceci malgré que la combinaison de cet abonnement avec une carte de crédit (Rail Card) ait été favorablement accueillie par le marché.

Guidés par le contexte de la situation économique peu incitative à la consommation de prestations ferroviaires et convaincus d'avoir épuisé les possibilités actuelles du marché, les CFF ont renoncé à relever leurs tarifs en 1994. Ils ont investi leurs forces pour augmenter l'attractivité du rail par des améliorations apportées à leurs offres et en proposant à leur clientèle des prestations alléchantes, parmi lesquelles:

- une campagne d'automne au cours de laquelle 740 000 cartes journalières à prix réduits ont été vendues (+ 12 % par rapport à 1993)
- l'acceptation de la Postcard comme moyen de paiement
- la location de places aux guichets des CFF pour des comédies musicales ("Cats" et "Keep cool") très prisées par le public.

### **Trafic régional**

Soucieux de stabiliser le montant de l'indemnité demandée à la Confédération pour ce trafic, les CFF ont réalisé à fin mai 1994 le programme "Renversement de la tendance". Ce programme consistait en la radiation de quelques trains peu fréquentés, la conversion train/bus sur quelques lignes et l'accompagnement réduit des trains.

### **Trafic à longue distance**

A une évolution relativement négative des produits pendant la première moitié de l'année, en a succédé une bien meilleure pendant la deuxième moitié, cela grâce à diverses campagnes promotionnelles menées par région et sur le plan national.

### **Trafic international**

Le nombre des passagers ferroviaires en trafic international a continué de baisser. Outre la question monétaire, la concurrence des autres moyens de transport et son agressivité sur le marché sont des éléments de la libre concurrence avec lesquels le chemin de fer ne peut pas lutter à armes égales.

Ici aussi, la qualité de certaines prestations ferroviaires a été améliorée pour mieux répondre aux exigences des voyageurs et aux notions de modernité. Citons par exemple:

- la création d'une relation de jour vers la Méditerranée et Barcelone: un TGV rapide et confortable circule dorénavant entre Genève et Montpellier en remplacement du Catalan-Talgo, désuet.
- l'accord du Conseil d'administration pour l'acquisition, par Cisalpino SA, de trains Pendolino supplémentaires. Dès 1996, de telles rames seront peu à peu mises en circulation sur la ligne du Gotthard en plus des lignes du Simplon et du Lötschberg.

### **Rail Service**

Les CFF ont mis en service le 1er août 1994, un guichet ferroviaire téléphonique qui peut être atteint de toute la Suisse par le numéro 157 22 22. Ce service à domicile permet à la clientèle d'obtenir des prestations ferroviaires sans avoir à se déplacer et sans devoir faire la queue au guichet. Son succès est considérable.

### **Cisalpino SA**

Cette société, qui a été fondée en novembre 1993, a commandé encore la même année sept trains ETR 470 (Pendolino) pour le trafic Italie-Suisse, auxquels s'ajoutent deux compositions qui ont été commandées en 1994. Une composition de 3 véhicules entreprendra probablement en novembre de cette année, les premières courses d'essai sur la ligne du Simplon. Il est prévu de mettre en service la première composition complète de neuf véhicules en janvier 1996. Etant donné que d'ici au changement d'horaire de l'été 1996 tous les trains n'auront pas été livrés, ils seront introduits sur les lignes du Lötschberg/Simplon et du Gotthard de manière échelonnée.

Actuellement, nos services sont en train de définir l'horaire, les arrêts et la politique tarifaire, de même que l'information à la clientèle.

### **GIE TGV France-Suisse**

L'évolution du trafic TGV entre Lausanne/Berne et Paris ressort du tableau annexé. Globalement, le nombre de voyageurs en provenance d'Italie a diminué de 3,72 %. Cette baisse est due, pour l'essentiel, au cours de la lire italienne par rapport aux autres monnaies (-45 % par rapport au franc français et -50 % environ par rapport au franc suisse durant ces deux dernières années). Le trafic entre la Suisse et la France a été, quant à lui, relativement stable.

Comme action commerciale, une nouvelle offre à prix réduit en 2ème classe, sous la forme de billets JOKER 30 et JOKER 8, a été proposée pour les relations entre Lausanne, Vallorbe, Berne, Neuchâtel et Paris. Ainsi, les clients réservant à l'avance ont la possibilité, moyennant certaines contraintes de remboursement, de profiter d'une réduction allant jusqu'à plus de 40 %. Les billets JOKER sont contingentés afin de mieux remplir les TGV présentant des disponibilités tout en permettant également l'emprunt de TGV beaucoup plus demandés. Cette offre est comparable à certains tarifs aériens comme PEX ou APEX. Près de 27'000 billets JOKER ont été venus entre juin et décembre 1994.

Au mois d'octobre 1994 débutaient les premières actions de promotion du TGV des neiges qui reliera, dès le 23 décembre 1995, et tous les samedis durant la période des sports d'hiver, Paris à Brigue et aux principales gares de la ligne du Simplon.

## Trafic marchandises

Si, dans le trafic marchandises, le tonnage global a marqué une nouvelle augmentation, le produit total réalisé, quant à lui, a été plus faible, chaque tonne transportée représentant un moindre rapport. 1994 a marqué l'ouverture du couloir ferroviaire. Le 1<sup>er</sup> décembre 1994, avec une charge se montant à 138'860 tonnes brutes remorquées par l'ensemble des trains sur le Saint-Gothard, un nouveau record a été atteint.

### Cargo Rail

Grâce à la fois à l'amélioration de la situation économique, à un marketing actif et à une présence affermie sur le marché, une partie du terrain perdu dans le trafic marchandises a pu être regagnée. En particulier, dans toutes les branches liées à la construction, la reprise conjoncturelle a été sensible, entraînant pour les CFF une recrudescence des commandes pour le transport du ciment, du gravier et de l'acier. En revanche, des chutes de trafic ont eu lieu dans les secteurs

- des produits agricoles (conditions météorologiques défavorables)
- du bois (dissolution d'une centrale d'achat)
- des huiles minérales (concurrence entre les ports de Bâle et les raffineries suisses)
- de l'exportation.

Les replis évoqués ci-dessus, la pression de la concurrence et les pertes liées aux taux monétaires à l'importation se sont traduits, pour Cargo Rail, par une légère diminution des produits.

### Cargo Transit

Le tonnage réalisé a connu un taux de progression réjouissant, qui s'inscrit avec deux chiffres. Le couloir de transit ouvert en 1994 au Saint-Gothard a permis d'importantes améliorations sur le plan de la production, avec des trains plus longs et plus lourds. Conjointement avec des rabais ciblés accordés à terme, ces améliorations se sont traduites par une augmentation de 22,5 % des volumes de trafic combiné. La concurrence rail/route, des prix en chute libre dans les transports routiers transalpins et les pertes de change (cours élevé du franc) ont contribué à ce que les produits restent en dessous de leur niveau de l'année précédente. L'aménagement et l'extension de terminaux en Suisse et à l'étranger améliorent la situation concurrentielle du trafic combiné.

Par rapport à l'année précédente, le total des produits enregistrés dans le trafic de transit par wagons complets est resté le même, grâce à un volume de transport plus important. Toutefois, des pertes considérables ont résulté du cours du franc suisse.

### Cargo Domicile

En vue du transfert de ce produit à la société CDS Cargo Domicile SA au début de 1995, les CFF ont, pour le changement d'horaire du 30 mai 1994, regroupé sur 17 centres contractuellement définis les différents centres régionaux qui existaient jusqu'alors.

## **CDS Cargo Domicile SA**

Sur le marché disputé des transports, la société CDS Cargo Domicile SA entend, avec ses partenaires (diverses entreprises de transport privées, les PTT et les CFF), s'affirmer par des services de première qualité et des tarifs intéressants. Sa stratégie d'entreprise repose essentiellement sur l'informatisation et la régionalisation des services, avec des sociétés fonctionnant de manière autonome sur le plan d'une région, responsables d'aller chercher les marchandises et de les distribuer à la clientèle, ainsi que de les acheminer de nuit par le rail. Ce système doit assurer, pour 95 % de l'ensemble des expéditions, un service 24 heures sur 24 avec une rentabilité nettement améliorée.

## Politique communautaire des transports

Ce succinct rapport ne saurait être complet s'il n'évoquait pas les conséquences liées aux initiatives de l'Union européenne dans le domaine du développement des chemins de fer, et qui touchent aussi les secteurs commerciaux.

Avec l'adoption en juillet 1991 d'une Directive (91/440/CEE), le contexte touchant le transport ferroviaire international est en passe de se modifier sensiblement. Comme toutes les initiatives prises par la Commission de l'Union européenne en la matière, cette Directive procède de l'esprit de libéralisation totale du marché des transports. Elle préconise diverses mesures afin d'assurer

- l'assainissement financier des réseaux
- l'autonomie juridique et l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires
- l'imputation correcte des coûts d'infrastructures grâce à la séparation au moins comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport
- la création d'un véritable marché international des transports ferroviaires soumis aux règles de concurrence grâce au libre accès aux infrastructures ferroviaires.

La mise en application de cette Directive soulève dans tous les Etats membres de l'Union européenne de sérieuses difficultés pratiques et nécessite que soient arrêtées des dispositions d'application complémentaires. Celles-ci concernent tout spécialement

- la délivrance de licences d'exploitation aux entreprises ferroviaires (en particulier aux "nouveaux entrants" sur le marché)
- la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception d'une redevance pour l'utilisation de ces infrastructures
- l'harmonisation des normes techniques, tout d'abord pour les transports à haute vitesse de voyageurs, ensuite pour l'ensemble du système ferroviaire.

Les Directives complémentaires sur les deux premiers sujets seront vraisemblablement adoptées en juin de cette année.

Parallèlement au traitement de ces questions qui touchent des domaines très complexes, tels que celui de la sécurité ou celui de l'établissement des horaires internationaux pour les services voyageurs et marchandises, de grands efforts sont faits par les entreprises ferroviaires pour s'adapter aux nouvelles conditions. C'est dans ce contexte que se situent les études et les mesures touchant

- la restructuration des entreprises ferroviaires
- les diverses formes de privatisation.

### Evolution du trafic TGV Paris - Lausanne et - Berne, Moyenne de voyageurs par jour (dans les deux directions)

Année	LAUSANNE	Evolution (Base 100 en 1983)	dont transit ITALIE (1)	Evolution (Base 100 en 1983)	BERNE	Evolution (Base 100 en 1983)	TOTAL TGV LAUSANNE ET BERNE (Base 100 en 1983)	Evolution
1978	1000		415		280		1280	(avant TGV)
1980								
1981								
1982								
1983	1000	100	350	100	280	100	1280	100
1984	1680	168	249	71	379	135	2059	161
1985	1740	174	282	81	362	129	2102	164
1986	1655	166	285	81	324	116	1979	155
1987	1740	174	299	85	430	154	2170	170
1988	1841	184	320	91	464	166	2305	180
1989	2010	201	399	114	507	181	2517	197
1990	2110	211	417	119	508	181	2618	205
1991	1952	196	437	125	485	173	2437	190
1992	2014	201	458	131	475	170	2489	194
1993	1700	170	345	99	544	194	2244	175
1994	1625	163	289 2)	82	585	209	2210	173

Sources : Statistiques du trafic TGV Suisse - France, CFF Direction Voyageurs de la Direction voyageurs à Berne

- 1) CRLS "L'apport économique de la ligne du Simplon" (y compris voyageurs Sion et Brig, 10 % environ)  
2) Comptages sur 5 1/2 mois seulement; estimation sur toute l'année

**Remarques :**

- 22.01.1984 Mise en service du TGV Paris - Lausanne  
Année 1986 Grèves et terrorisme en France  
31.05.1987 Mise en service du TGV Paris - Berne  
Année 1990 Suppression trains de nuit Milan - Paris, 424 - 425 dès le 31.5.  
23.05.1993 - 2ème liaison de correspondance Frasne - Berne - Frasne  
- Milan - Lausanne - Paris, 2 relations Sud-Nord au lieu de trois

Réunion de la Délégation internationale  
pour les affaires du chemin de fer du Simplon

4 - 6 mai 1995 à Genève

**3. Rapport commercial 1994**



## TRAFFICO MERCI

Il superamento del periodo di stagnazione e la ripresa, che ormai appare consolidata, delle attività economiche in Europa, ha determinato, soprattutto nel secondo semestre del 1994, un notevole incremento dei volumi trasportati che ha interessato, in modo più o meno differenziato, tutti gli assi di traffico. Per quanto riguarda in particolare il transito del Sempione, c'è da osservare che l'incremento generalizzato del traffico ha interessato questo transito in modo più contenuto rispetto agli altri.

Il traffico attraverso il Sempione ha raggiunto i 4.800.000 tonnellate, volume che rappresenta un incremento del 7,92% rispetto all'anno precedente, così differenziato: +2,7% nel senso Nord/sud, + 26,76% nel senso Sud/Nord.

Sul piano della politica di pricing, a fronte di una stabilità dei prezzi nominali concordata con tutte le Ferrovie europee, l'azione commerciale delle FS è stata improntata soprattutto all'esigenza di attenuare, per gli operatori italiani, le conseguenze negative della estrema variabilità del mercato dei cambi, cercando di contemperare le richieste delle Reti estere che tendevano a garantire le loro quote in valuta, con la necessità di limitare gli aumenti dei prezzi in lire derivanti dall'applicazione di tariffe internazionali con prezzi in valuta o in ECU.

Questa politica comunque, ha avuto inevitabilmente il limite di una meno adeguata possibilità di copertura dei costi.

Numerosi accordi di delega reciproca con le altre Reti, hanno consentito in ogni caso di fronteggiare la concorrenza camionistica, come sempre più adatta ad adeguarsi con maggiore flessibilità al mercato.

Sul piano della collaborazione internazionale tra Reti inoltre, sono proseguiti gli studi e le analisi di fattibilità per costituire strumenti ed organismi che prevedono forme di collaborazione più stretta e solidale allo scopo, soprattutto, di superare le "barriere" nazionali che ostacolano una politica commerciale unitaria.

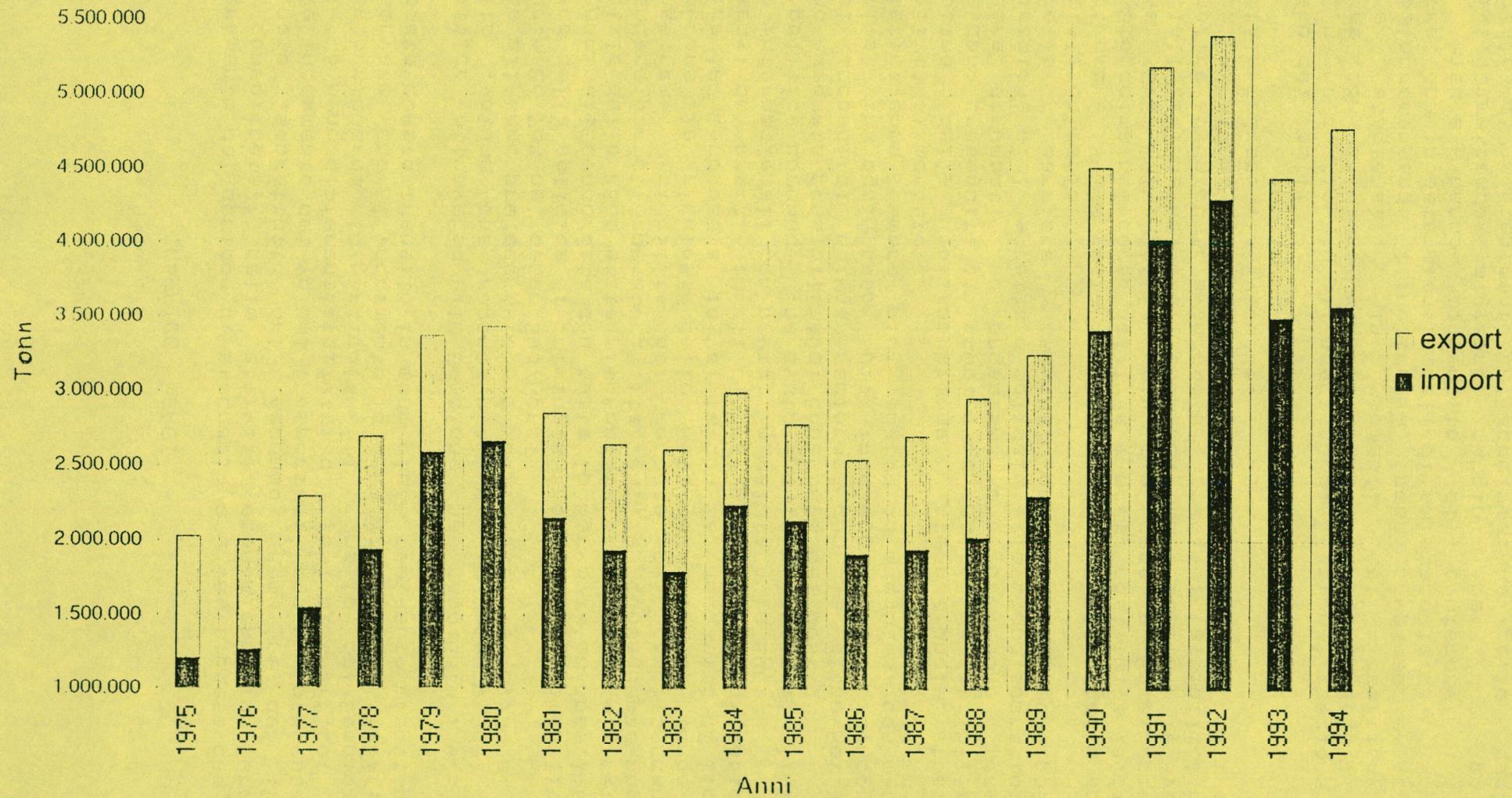
Il 29 dicembre 1993 è stata costituita la SVE RAIL Italia spa con sede a Stoccolma, nel corso del 1994 è stata costituita la filiale italiana (SVE RAIL Italia srl) con sede a Roma: Società di commercializzazione nel traffico merci tra l'Italia e la Svezia. Sono inoltre ad un punto avanzato gli studi di fattibilità per la costituzione di una Business-Unit tra FS, DB, SBB per il traffico merci italo-tedesco via Svizzera.

Sul piano dei costi:

Le FS hanno continuato il processo di razionalizzazione delle strutture, con chiusura di scali, mantenendo la possibilità di aperture stagionali, in momenti di traffico più intenso, incrementando l'inoltro a treno completo e con la concentrazione in determinati scali di smistamento.

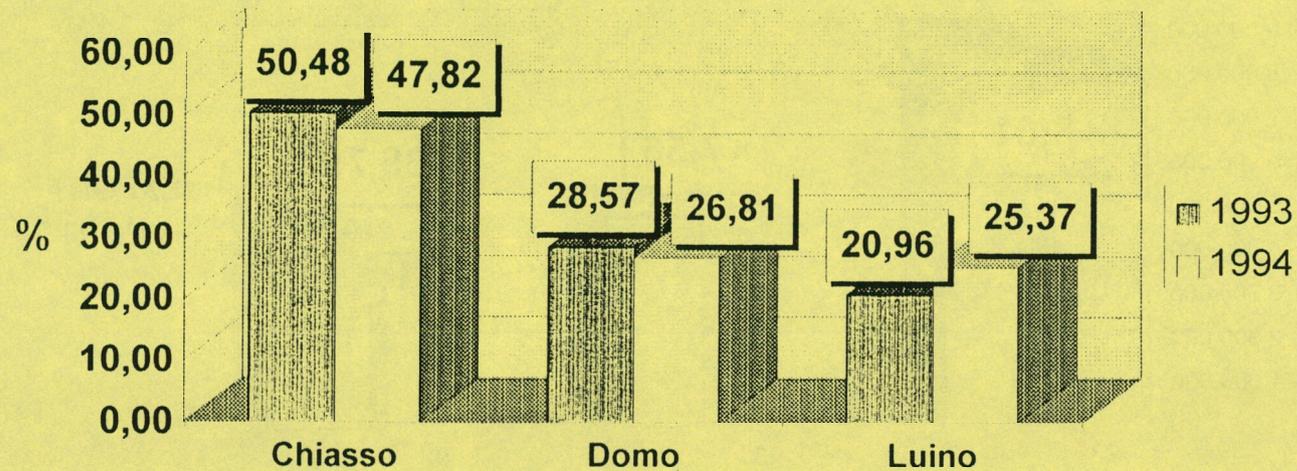
Queste misure hanno consentito di contenere i costi operativi, permettendo migliori margini per una politica commerciale di mantenimento e acquisizione delle quote di mercato.

## TRAFFICO MERCI DELLA FERROVIA DEL SEMPIONE *(esclusi bagagli e colli espressi)*



## TRAFFICO AI TRANSITI ITALIA/SVIZZERA

(Incidenza percentuale anni 1994-93)



### IMPORTAZIONI

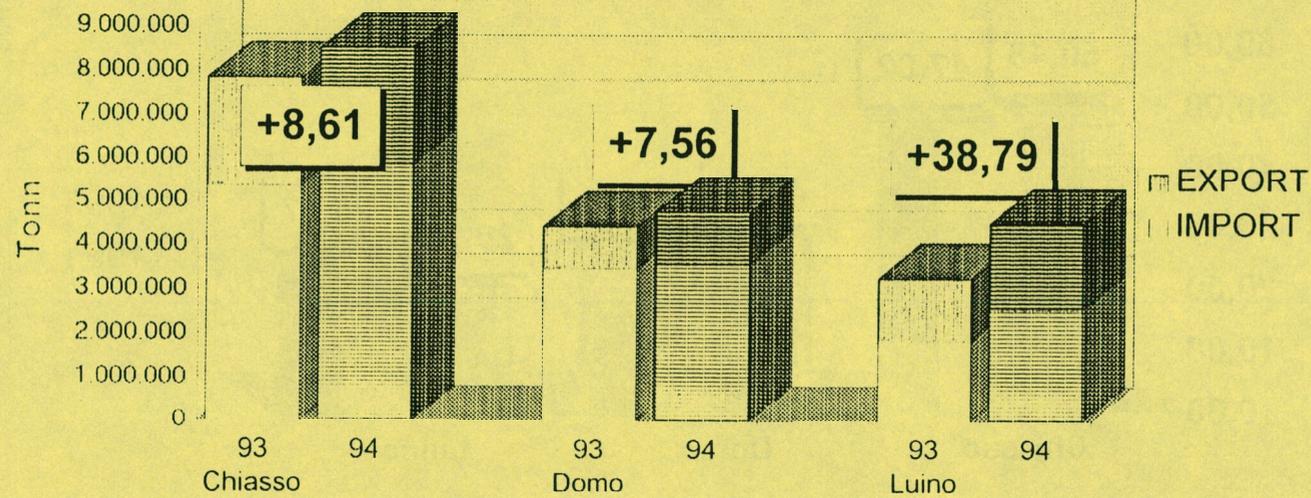
### ESPORTAZIONI

### IMPORT./ESPORT.

	1993	1994	%	1993	1994	%	1993	1994	%	Inc. %	Inc. %
CHIASSO	5.360.498	5.842.596	+8,99%	2.484.425	2.678.144	+7,80%	7.844.923	8.520.740	+8,61%	50,48%	47,82%
DOMO	3.481.126	3.560.288	+2,27%	959.200	1.215.898	+26,76%	4.440.326	4.776.186	+7,56%	28,57%	26,81%
LUINO	1.837.612	2.554.953	+39,04%	1.419.324	1.965.454	+38,48%	3.256.936	4.520.407	+38,79%	20,96%	25,37%
<b>TOTALE</b>	<b>10.679.236</b>	<b>11.957.837</b>	<b>+11,97%</b>	<b>4.862.949</b>	<b>5.859.496</b>	<b>+20,49%</b>	<b>15.542.185</b>	<b>17.817.333</b>	<b>+14,64%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

## TRAFFICO AI TRANSITI ITALIA/SVIZZERA

(Andamento Import/Export 1993/94)



### IMPORTAZIONI

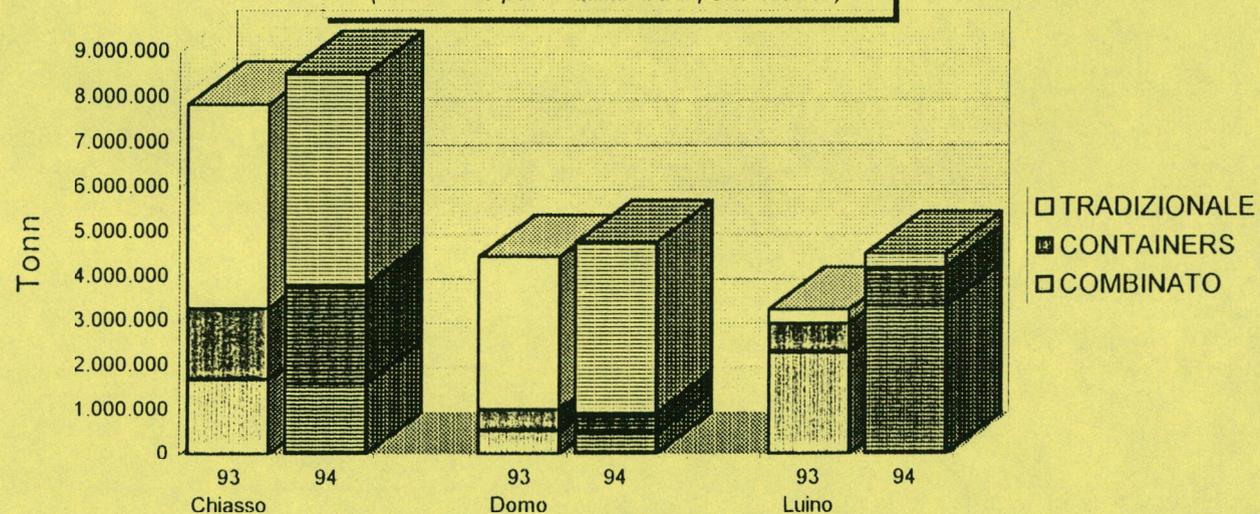
### ESPORTAZIONI

### IMPORT./ESPORT.

	1993	1994	%	1993	1994	%	1993	1994	%	Inc. %	Inc. %
CHIASO	5.360.498	5.842.596	+8,99%	2.484.425	2.678.144	+7,80%	7.844.923	8.520.740	+8,61%	50,48%	47,82%
DOMO	3.481.126	3.560.288	+2,27%	959.200	1.215.898	+26,76%	4.440.326	4.776.186	+7,56%	28,57%	26,81%
LUINO	1.837.612	2.554.953	+39,04%	1.419.324	1.965.454	+38,48%	3.256.936	4.520.407	+38,79%	20,96%	25,37%
<b>TOTALE</b>	<b>10.679.236</b>	<b>11.957.837</b>	<b>+11,97%</b>	<b>4.862.949</b>	<b>5.859.496</b>	<b>+20,49%</b>	<b>15.542.185</b>	<b>17.817.333</b>	<b>+14,64%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

TRAFFICO AI TRANSITI ITALIA / SVIZZERA

(Andamento per modalità di trasporto 1994/93)



CHIASO

DOMODOSSOLA

LUINO

	1993	1994	%	1993	1994	%	1993	1994	%
Combinato	1.698.970	1.599.059	-5,88%	536.150	462.695	-13,70%	2.308.730	3.352.685	+45,22%
Containers	1.597.043	2.211.155	+38,45%	479.277	468.439	-2,26%	653.079	854.781	+30,88%
Tradizionale	4.548.910	4.710.526	+3,55%	3.424.899	3.845.052	+12,27%	295.127	312.941	+6,04%
<b>TOTALE</b>	<b>7.844.923</b>	<b>8.520.740</b>	<b>+8,61%</b>	<b>4.440.326</b>	<b>4.776.186</b>	<b>+7,56%</b>	<b>3.256.936</b>	<b>4.520.407</b>	<b>+38,79%</b>

## RAPPORTO COMMERCIALE 1994 TRAFFICO VIAGGIATORI

Sulla scia della spiccata ripresa delle economie dei maggiori Paesi industrializzati, in particolar modo di quella americana, nel 1994 l'economia italiana è stata caratterizzata da un effettivo miglioramento del quadro reale.

Con la ripresa del ciclo economico e il conseguente sviluppo degli scambi commerciali, l'andamento complessivo del settore dei trasporti nel 1994 ha registrato risultati positivi.

La mobilità complessiva sul territorio nazionale con tutti i modi di trasporto, espressa in viaggiatori/km e tonnellate/km, superati gli effetti congiunturali negativi del 1993 che avevano determinato un arresto nella crescita dello sviluppo del traffico viaggiatori, ha registrato nel 1994 un aumento del 3,5% rispetto all'anno precedente.

L'anno appena trascorso ha segnato un importante risultato per le FS che hanno visto crescere il proprio traffico viaggiatori del 3,95, quasi mezzo punto in percentuale in più dell'aumento della mobilità complessiva delle persone.

La quota di mercato FS nel traffico viaggiatori raggiunge l'11,5%.

I viaggiatori/km che rappresentano il 68,5% delle UT, a fine 1994 hanno toccato la punta più alta con 48,9 miliardi (+3,9% rispetto all'anno precedente), recuperando così la flessione del 1993. I viaggiatori trasportati si sono attestati a 455 milioni e la percorrenza media, con 107,5 km, si è mantenuta sullo stesso livello dell'anno precedente.

Gli introiti tariffari del traffico 1994 sono ammontati a 3.081 miliardi di lire con un aumento dell'8% circa rispetto al 1993. Al riguardo, occorre tener presente che dal 1° marzo 1994 le tariffe viaggiatori sono aumentate in media del 3%.

La favorevole congiuntura economica internazionale ha avuto riflessi positivi sui volumi di traffico delle altre Reti europee, anche se in misura più contenuta rispetto a quelli avutisi nelle FS.

Variazioni percentuali relative ai Viaggiatori/km delle principali Reti europee:

Rete	V/km 1994/1993	V/km 1993/1992
FS	+ 3,9	- 2.6
DB	+ 7,1	- 1.6
ÖBB	+ 3.5	- 2.3
SNCF	+ 0.6	- 7.3
RENFE	- 2.5	- 5.2
CFF	+ 2.3	- 1.2
BR	- 8.2	- 4.4

Nettamente positivi, dopo tre anni di forte impegno da parte di tutte le strutture aziendali, sono stati nel 1994 i miglioramenti conseguiti nella puntualità dei treni, tanto che ora, gli standards raggiunti sono confrontabili con quelli delle migliori reti europee.

Il 79% dei treni viaggiatori a lungo percorso è giunto a destino in orario o con un ritardo compreso entro i 5 minuti, laddove nel 1992 tale percentuale era del 62%. Nella fascia tra zero e 15 minuti la percentuale sale al 92% , pertanto solo l'8% dei treni a lungo percorso ha registrato ritardi oltre i 15 minuti.

Questi risultati sono stati realizzati in uno scenario di ristrutturazione aziendale incentrata ad un forte aumento della produttività delle risorse, ad una significativa riduzione dei costi operativi e ad un miglioramento dei livelli di sicurezza. A questo riguardo, particolarmente significativa è la flessione avutasi nel numero di incidenti tipici di esercizio che dal 1992 al 1994 sono scesi da 221 a 143 unità.

La consistenza dei mezzi di trazione a disposizione dell'esercizio alla fine del 1994 è risultata di 5.243 unità, di cui 3.863 mezzi utilizzati per la trazione dei treni e 1.380 per le manovre.

Il parco veicoli viaggiatori, nel 1994, si è attestato a 12.034 unità, confermando così una stazionarietà rispetto alle analoghe dotazioni degli anni precedenti.

La lunghezza della rete esercitata a fine anno ammonta a 16.002 km con un aumento di 62 km rispetto al 1993. L'estesa della rete a doppio binario misura 5.990 km mentre quella elettrificata è di 10.124 km. La concentrazione del traffico sulla rete FS si mantiene sempre a livelli alti; al riguardo si evidenzia che il 50% della rete assorbe oltre il 90% delle Unità di Traffico.

Il traffico sui treni ETR 450 Pendolino ha avuto un incremento del 61,5% rispetto al 1993 e i primi tre mesi del 1995 indicano una ulteriore tendenza al rialzo: + 42,1%.

	1992	1993	1994
Viaggiatori trasportati	900.800	1.012.999	1.636.539
		(+ 22)	(+ 61,5%)

Per quanto riguarda l'offerta dell'orario estivo 1995, vengono confermati i collegamenti cadenzati tra le principali città, con 28 coppie di treni intercity in più, pari ad un incremento di 43.000 nuovi posti offerti.

# TRENI INTERNAZIONALI PASSEGGERI

Intero Anno  
Confronto 1994/1993

TRANSITI AI VALICHI 0' - 5'

		MEDIA	ZONA NORD OVEST	CHIASSO	DOMO	XXMIGLIA	MODANE	ZONA NORD EST	VILLA OP.	BRENNERO	TARVISIO
% USCITI DALL'ITALIA	1994	86,2	87,8	94,1	82,3	94,2	79,2	82,1	82	85,2	75,4
	1993	- 1,8		+ 2,1	- 3,7	+ 16,2	- 5,8		- 11	- 7,8	+ 5,4
% ENTRATI IN ITALIA	1994	86,8	88,1	92,3	84	93,1	82,4	83,1	86,6	88,6	68,5
	1993	+ 8,8		- 1,3	+ 13	+ 1,1	+ 9,4		+ 15,6	+ 19,6	- 2,5

# TRENI INTERNAZIONALI PASSEGGERI

TRANSITI AI VALICHI

**0' - 5'**

Trimestre Gennaio / Marzo  
Confronto 1995/1994

		MEDIA	ZONA NORD OVEST	CHIASSO	DOMO	XXMIGLIA	MODANE	ZONA NORD EST	VILLA OP.	BRENNERO	TARVISIO
% USCITI DALL'ITALIA	1995	90,6	93,6	94,6	95,3	93	85,3	84	91,3	93,6	58,6
	1994	-	+ 1,6	- 1,4	+ 3,3	+ 5	+ 0,3	-2,3	- 6	- 2,7	+ 4,3
% ENTRATI IN ITALIA	1995	84	85	94,3	74	98,3	71,6	82,3	73,3	83	89,6
	1994	- 1,6	- 1,6	- 0,7	- 3	+ 0,7	- 8	- 0,7	- 2,3	- 1,3	-

DELEGATION INTERNATIONALE DU SIMPLON

Commission de vérification des comptes

de la ligne du Simplon Brigue - Iselle

RAPPORT SUR LES COMPTES DE L'ANNEE 1993

# RAPPORT DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES COMPTES DE LA LIGNE DU SIMPLON BRIGUE - ISELLE

## Exercice 1993

### 1 Travaux de la Commission

La Commission de vérification des comptes s'est réunie à Amalfi, le 28 septembre 1994, sous la présidence de Monsieur Pierre-Alain Urech.

Elle était composée de Messieurs:

- Pierre-Alain Urech, ingénieur diplômé, directeur du Ier Arrondissement de CFF, à Lausanne;
- Pietro Bellapasta, docteur, licencié en droit, dirigeant de l'Unité fonctionnelle Services Administratifs et Corporate des FS, à Rome;
- Savino Spinosi, docteur en économie et commerce, ancien directeur général au Ministère du Trésor, à Rome;

Le secrétariat était assuré par Messieurs:

- F. Ricchiuto, docteur en sociologie, Aera Merci FS, à Rome;
- Jean-Pierre Membrez, délégué des Affaires internationales, DG CFF, Berne.

A également participé à la réunion et a fourni aux membres de la Commission tous les renseignements que ces derniers ont jugé nécessaires à l'accomplissement de leurs travaux:

- Niklaus Vetsch, direction Finances et Controlling, DG CFF, à Berne.

En exécution du mandat qui leur a été confié, les vérificateurs ont examiné les comptes 1993 de la ligne du Simplon Brigue - Iselle, établis conformément à l'ordonnance du Conseil fédéral suisse du 19 décembre 1958 sur la comptabilité des chemins de fer et aux principes applicables aux comptes des Chemins de fer fédéraux. Des questions et des sondages ont permis à la Commission de s'assurer que les comptes étaient bien tenus et que les statistiques étaient mises à jour.

## **2 Comptes de la ligne du Simplon pour l'exercice 1993**

### **2.1 Compte de construction**

**Le capital d'établissement de la ligne Brigue - Iselle a été augmenté de la somme de frs 9'000'000.-- pour le tronçon italien.**

Cette augmentation reflète la part de la situation provisoire no 4 dans le cadre des travaux d'aménagement du tunnel pour le trafic combiné dans les galeries Ii et Iii (projet 2014), imputé au chapitre AMENAGEMENTS POUR LE TRAFIC COMBINE ET AUGMENTATION DE LA VITESSE. Les travaux 1993 ont été exécutés dans la galerie Ii.

### **2.2 Frais d'entretien des immeubles et installations de la ligne Brigue - Iselle**

Les frais d'entretien des immeubles et installations ont diminué de frs 106'686.-- ou de 7,4 % par rapport à l'année précédente et s'élèvent à frs 1'333'559.--.

L'écart par rapport à l'année 1992 résulte principalement

- d'une augmentation des travaux d'entretien de l'infrastructure de l'ordre de frs. 393'397.--, du au fait qu'en 1993, dans le cadre du gros entretien, la canalisation d'eau a été réfectionnée sur une longueur de 1000 m dans la galerie Iib (frs 184'729.--) et des travaux de gunitage ont été exécutés sur une surface de 1500 m<sup>2</sup>, entre les km 160 et 167 de la galerie Ii (frs 292'957.--), (La différence du montant total de frs 541'163.-- inscrit sous la rubrique "Infrastructure" concerne des coûts d'entretien normal.)
- d'une diminution des travaux d'entretien de la superstructure pour un montant de frs 453'050.-- par rapport à 1992 (seulement entretien programmé et entretien ponctuel) et
- d'une diminution des travaux d'entretien des lignes de contact de l'ordre de frs 73'478.-- par rapport à 1992 (seulement entretien courant des installations).

### 2.3 Recettes de transport

Les recettes de transport sont les suivantes:		(par rap- port à 92)
- voyageurs, automobiles et bagages	frs 6'761'000	- 33,9 %
- marchandises	<u>frs 10'006'000</u>	- 15,9 %
T o t a l	<u><u>frs 16'767'000</u></u>	- 24,4 %

### 3 Proposition de la Commission

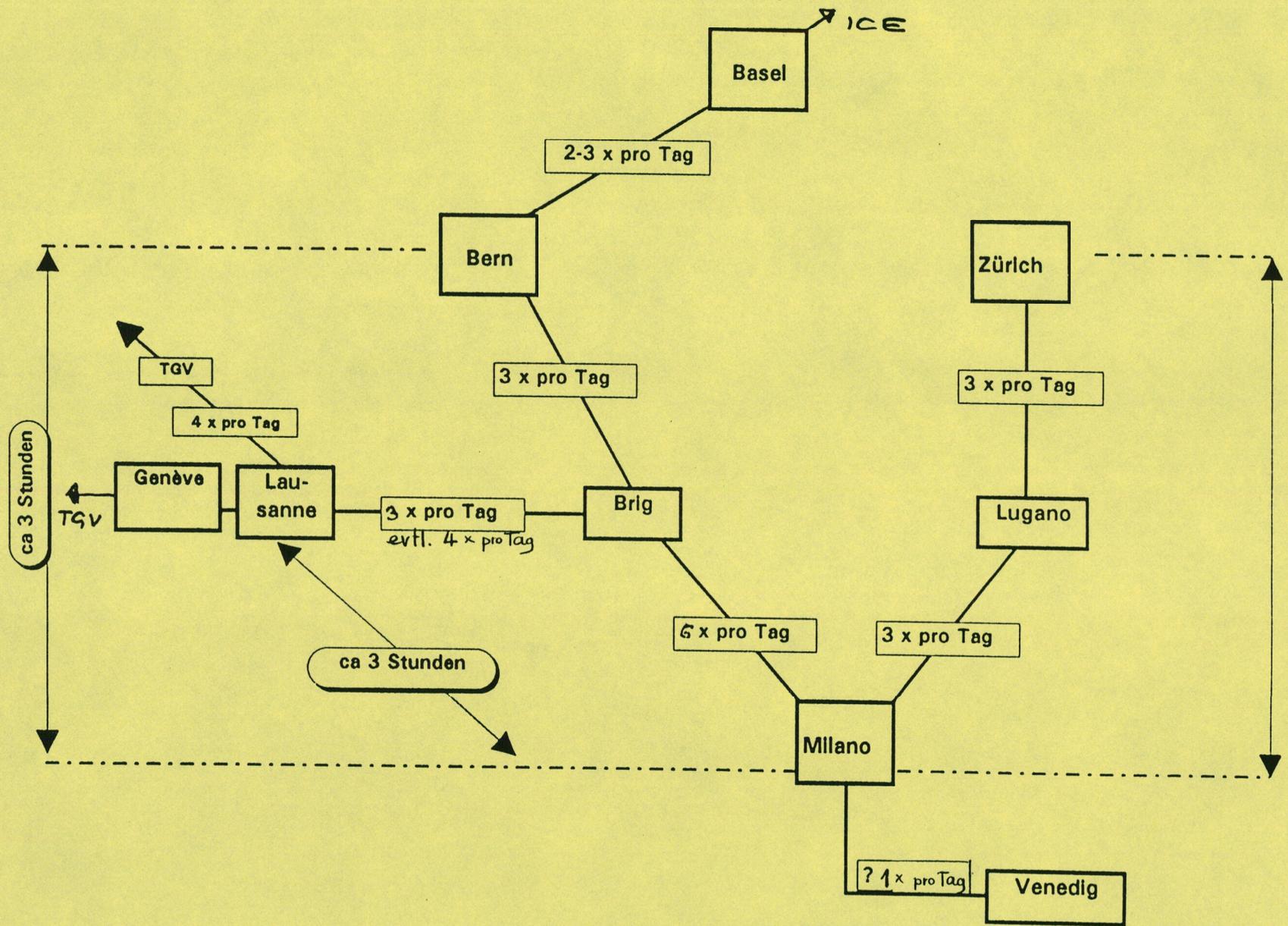
La Commission remercie les services financiers des CFF de l'établissement des comptes 1993 qu'elle a trouvés parfaitement en ordre et **propose** à la Délégation de les approuver.

### 4 Divers

Les reviseurs ont exprimé le souhait que, dans la récapitulation du compte de construction au ch. 1.1 des comptes de la ligne du Simplon, les positions ayant subi une modification par rapport à l'année dernière soient caractérisées d'une manière adéquate d'une part, et d'autre part, qu'il soit fait mention de la valeur de l'année précédente de chacune de ces positions. M. Vetsch en a pris bonne note et fera de sorte à ce qu'il sera tenu compte de ces considérations lors de l'établissement des comptes de l'année prochaine.

Amalfi, le 28 septembre 1994

# Angebot Pendolino 1997



PROGRAMMA INDICATIVO PROPOSTO  
DAGLI OPERATORI E DALL'AUTORITA'  
PORTUALE DI GENOVA, MIRATO AL  
RECUPERO DEI TRAFFICI DEL MERCA  
TO SVIZZERO, ED ALLA RELATIVA  
COSTITUZIONE DI "GENOA SWISS DESK"  
OPERATIVO SIA A GENOVA CHE IN  
SVIZZERA.

A seguito di iniziativa della Associazione Spedizionieri, Corrieri e Trasportatori di Genova, sentito il parere favorevole dell' Autorità Portuale di Genova e della Camera di Commercio I.A. di Genova, é stato predisposto un programma generale che coinvolgerà tutti gli operatori privati, titolari di concessioni nell'ambito portuale genovese, le associazioni categoriche mercantili e di trasporto, le ferrovie e gli enti governativi di riferimento (Autorità Portuale e Camera di Commercio I.A.), da essere sottoposto alle Autorità competenti, ed agli operatori economici, della Confederazione Elvetica, nell'intento di proporre il Sistema Portuale di Genova, e la sua nuova organizzazione privatistica, quale porto preferenziale, e quale capo linea di un costituibile canale mercantile protetto, a disposizione dei traffici di import ed export controllati dal mercato svizzero.

Il Sistema Portuale di Genova, unico europeo per l'ampiezza dei servizi offerti (nel suo ambito si trovano 2 porti, 1 Aeroporto ed 1 costituenda Zona Franca), si avvia a recuperare la 'leadership' mediterranea, ed il nuovo assetto organizzativo, previsto dalla recente normativa ed in linea con le indicazioni CEE, ha permesso di indicare Genova 'Porto d'Europa' e di ottenere dalla Comunità la conferma di Genova nel ruolo di principale porta mercantile sud europea.

E' quindi evidente l'attenzione e l'interesse di Genova al mercato svizzero che, per ragioni storiche, oltre che geografiche, ha sempre rappresentato un obiettivo preferenziale. Questa attenzione, che non é mai scemata, negli operatori mercantili genovesi ha dovuto, malauguratamente, soccombere in passato di fronte ad una organizzazione portuale più politica che economica, e che ha prodotto un degrado tale da rendere invendibile il 'prodotto' Genova a livello internazionale. Oggi, finalmente, le condizioni si sono capovolte. L'organizzazione del sistema portuale, compreso quella del lavoro, si é completamente privatizzata. Molti capitali sono affluiti ed investimenti cospicui di importanti gruppi industriali e finanziari si stanno consolidando sul Porto di Genova e sulle sue infrastrutture. Molte compagnie di navigazione hanno recepito il cambiamento e molte più navi arrivano e partono da Genova. I traffici ne hanno, quindi, riportato benefici incrementi che si stanno quotidianamente sempre più evidenziando. Assieme ai traffici, e con il sostegno del sistema della libera concorrenza dei terminals, sono migliorati i servizi e, di conseguenza, i costi a carico della merce.

In questo quadro si inserisce l'iniziativa a favore del traffico svizzero. L'obiettivo è quello di privilegiare questo movimento di transito, per fornire agli operatori elvetici gli 'strumenti' idonei, in organizzazione, sicurezza e costi, per migliorare il proprio interscambio.

L'interesse non si limita, ovviamente, al solo campo mercantile, ma si estende a tutti i servizi portuali ed aeroportuali, non escluso quello dedicato al movimento di passeggeri che così intimamente si lega al recupero in atto dei flussi turistici mediterranei, oltre che italiani, e che fanno di Genova e delle sue riviere anche una delle principali porte turistiche sud europee.

Il programma, che si basa su di un'organizzazione principalmente operativa di rapido decollo, prevede diverse fasi che vanno dal sostegno istituzionale ai contatti economici, dalla promozione tecnologica, logistica e tariffaria al supporto diffusionale fornito dai mass media italiani e svizzeri. Il tutto affidato ad un "team" ristretto di elevata competenza che conterà, ovviamente, anche sul supporto di adeguati interlocutori elvetici.

All'iniziativa partecipano:

- = GENOA PORT AUTHORITY (Autorità Portuale di Genova) / Presidenza e Direz. Marketing
- = CAMERA DI COMMERCIO I.A.A. di Genova / Direzioni Sez. Marittima e Sez. Trasporti
- = ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI, CORRIERI, TRASPORTATORI di Genova / Presidenza e Segreteria
- = ASSOCIAZIONE AGENTI E MEDIATORI MARITTIMI ED AEREI di Genova / Presidenza e Direzione
- = V.T.E./Voltri Terminal Europa di Genova / Presidenza e Direz. Marketing
- = SECH CONTAINER TERMINAL di Genova / Presidenza e Direz. Marketing
- = TERMINAL FRUTTA e TERMINAL FREDDO di Genova / Presidenza e Direz. Marketing
- = TERMINAL RINFUSE SOLIDE di Genova / Presidenza e Direz. Marketing
- = TERMINAL RINFUSE LIQUIDE di Genova / Presidenza e Direz. Marketing
- = C.S.M. (Centro Smistamento Merci Groupage) di Genova / Presidenza e Direz. Commercial
- = STAZIONE MARITTIMA PORTO DI GENOVA (Serv. Passeggeri) / Presidenza e Direz. Marketing
- = AEROPORTO DI GENOVA Spa. (Servizi Aeroportuali) / V. Presidenza e Direz. Commerciale
- = FERROVIE DELLO STATO / Direzione Compartimentale di Genova
- = TERMINAL MULTIPURPOSE di Genova (ultimo costituito) / Presidenza e Coordinatore

Cuttica guida l'inseguimento a 5 milioni di tonnellate di merce

# Genova, Svizzera

## Un pool per riconquistare traffici

Nasce il Genoa Suisse Desk, ufficio italo-svizzero, per far tornare a Genova parte di quel traffico che il mercato elvetico fa passare per i porti di Rotterdam e Anversa

GENOVA - Gianni Cuttica aggancia la Svizzera e lancia Genova all'inseguimento di un traffico (5 milioni di tonnellate) in fuga da oltre vent'anni. Vice presidente dell'Associazione Spedizionieri, titolare di un'azienda del settore, Cuttica è il coordinatore di un inedito pool che, costituito all'interno della Camera di Commercio, coinvolge i terminalisti, le associazioni delle categorie mercantili e del trasporto, le Ferrovie e Palazzo San Giorgio. L'obiettivo è offrire alla Svizzera uno sbocco preferenziale al mare, attraverso l'offerta di un pacchetto operativo e tariffario nettamente competitivo rispetto a Rotterdam e ad Anversa.

Decollata in sordina e tra il comprensibile riserbo dei protagonisti, l'iniziativa si annuncia come un business tale da mettere a soqquadro il mondo dello shipping. Genova, del resto, non farebbe che riappropriarsi di un ruolo storico, malamente sperperato ai tempi della gestione politica delle banchine: quello di porto della vicina Confederazione, punto obbligato di passaggio per un traffico in import-export che si sviluppa soprattutto attraverso i collegamenti con l'America e il Far East.

I numerosi contatti tra Gianni Cuttica e lo stesso console generale della Svizzera, Angelo Castelli, hanno impresso una svolta al progetto. «È un intervento corale di tutte le forze vive del porto di Genova - spiega Cuttica - Del resto oggi abbiamo finalmente le carte in regola per farci valere e ci siamo riconquistando un

*mercato che ci compete. Il porto si avvia a recuperare la leadership mediterranea, l'organizzazione privatizzata comincia a funzionare e i servizi migliorano. È finalmente un prodotto che si può vendere e gli svizzeri non aspettavano altro: oggi abbiamo le carte in regola per proporci come capofila di un canale mercantile protetto, a disposizione dei traffici controllati dal mercato svizzero».*

Il primo intervento operativo prevede la costituzione di un "Genoa Swiss Desk", un ufficio italo-svizzero con sedi a Basilea e a Losanna, in grado di convogliare e coordinare i traffici, preparare i preventivi, fornire ai clienti la disponibilità delle navi e delle linee. Con cura particolare è stata poi predisposta la promozione tecnologica, logistica e tariffaria. Ai caricatori svizzeri, tutti i terminalisti genovesi offriranno tariffe preferenziali e spazi privilegiati per i traffici di transito. Deciso il coinvolgimento delle Ferrovie che, attraverso il direttore di Ferlog, Inti, si impegnano a praticare nei confronti del mercato svizzero le stesse condizioni tariffarie di Anversa.

«Ci sono tutte le premesse perché Genova torni ad essere il porto più economico della Svizzera - commenta Gianni Cuttica - Il progetto sta per decollare e coinvolgerà anche tutti i servizi portuali e aeroportuali riservati ai passeggeri. Per recuperare, insieme alla leadership delle banchine commerciali, anche il ruolo di porta turistica del Sud Europa».

Giorgio Carozzi

### Braccio di ferro a Basilea con i superporti del Nord

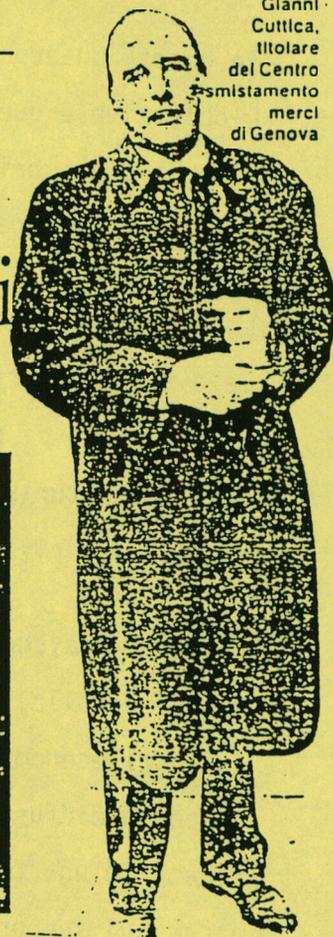
GENOVA - Cinque milioni di tonnellate di traffico marittimo che all'80 per cento viene instradato verso Rotterdam, Amburgo e Anversa. Non più del 10 per cento degli spedizionieri svizzeri utilizza regolarmente Genova e La Spezia. Per gli altri scali italiani, le percentuali sono ancora inferiori.

Il risultato finale è che oggi Genova e gli altri terminal nazionali non sono utilizzati dagli operatori elvetici. Da una recente indagine emerge che il porto di Savona è sconosciuto all'81 per cento delle aziende industriali svizzere, Ravenna e Venezia al 79, Livorno e Spezia al 64, Genova al 25.

Genova si appresta dunque a lanciare la sua sfida a un mercato già presidiato da concorrenti aggressivi e qualificati. L'obiettivo è convincere gli utenti elvetici dei vantaggi in termini di costi, tempi, qualità. Oltre a definire "pacchetti di offerta" appetibili, Genova dovrà attivare tutte le possibili sinergie tra gli operatori e seguire le performance dei concorrenti.

G. Ca.

Gianni Cuttica, titolare del Centro smistamento merci di Genova



Délégation internationale pour les affaires du  
Chemin de fer du Simplon

---

Réunion de la délégation, du 5 au 6 mai 1995  
à Genève

Exposé de Monsieur Martin J o s i, directeur du  
BLS Chemin de fer du Lötschberg, à Berne

Le couloir de ferroutage sur l'axe Lötschberg  
- Simplon

Dans le courant de l'été 1993, le BLS Chemin de  
fer Lötschberg a reçu le mandat de la  
Confédération d'étudier la possibilité,  
d'aménager un couloir de ferroutage, sur la ligne  
actuelle du Lötschberg, en attendant  
l'achèvement du percement d'un futur tunnel de  
base. Ce mandat est devenu d'autant plus  
nécessaire, suite à l'acceptation par le peuple,  
de l'initiative sur les Alpes, contraignant le trafic  
des marchandises à transiter par le rail à travers  
la Suisse.

Le gabarit prévu, du futur couloir de ferroutage,  
devrait permettre le transport de camions ou de  
semi-remorques ayant une largeur maximale de  
2,5 mètres et une hauteur d'angle de 4 mètres.

Après avoir évincé, pour des raisons de coûts, le projet d'un abaissement du radier, c'est à dire du sol, dans l'actuel tunnel du Lötschberg, nous avons décidé d'abaisser le plan de roulement, en ôtant environ 10 à 15 centimètres de la couche du ballast et en ripant les deux voies d'une dizaine de centimètres vers l'une des parois. De cette façon, une voie peut admettre un convoi avec un gabarit plus généreux, tandis que l'autre, conserve le gabarit UIC actuel.

Sur les deux rampes Nord et Sud, l'on pourra utiliser partiellement le profil des tunnels déjà rectifié lors de la mise à double-voie de l'ensemble de la ligne entre 1976 et 1991. Malgré cela, le profil ferroutier n'étant pas toujours garanti, le radier de certains souterrains doit être abaissé et la voûte élargie au niveau de la hauteur d'angle maximale des convois. Néanmoins, dans les tunnels en courbe, et ils sont nombreux, cette disposition ne suffira pas et les trains de ferroutage ne pourront y circuler qu'en régime voie unique. Sur ces tronçons, deux trains de ferroutage ne seront pas autorisés à se croiser, seul le croisement avec un train conventionnel sera possible.

Un tel système non-conventionnel d'exploitation implique de toute évidence des mesures spéciales à prendre au niveau de la signalisation, par une sélection systématique des trains conventionnels, par rapport à ceux comportant un gabarit plus important. Pour ce faire, chacune des gares de départ, en l'occurrence Frutigen et Brigue, sera dotée d'un terminal informatique. Selon le numéro du train, qui lui sera transmis, l'ordinateur saura, si le train au départ est un convoi conventionnel ou s'il s'agit d'un train de ferroutage à grand gabarit. Le numéro du train correspondant sera alors transmis de signal en signal et le parcours du convoi établi automatiquement au fur et à mesure de son avancement.

Notons qu'il est prévu de faire transiter sept paires de trains de ferroutage par jour sur l'axe Lötschberg - Simplon, entre l'Allemagne du Sud et le Nord de l'Italie. Ces circulations auront lieu principalement la nuit.

Les travaux en rapport avec cette réalisation ont débuté au mois de janvier 1994 et si les délais peuvent être tenus, la mise en service du couloir de ferroutage sur la ligne du Lötschberg pourra intervenir début 1998.

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.  
Area Ingegneria e Costruzioni  
Vice Direzione Progetti  
Gestione Progetti Trasporto

Roma, 20.4.95  
I.VDP/PT

Linea Novara - Domodossola - Iselle

Oggetto: interventi di adeguamento della sagoma ed elettrificazione per la realizzazione del trasporto HUCKEPACK lungo la direttrice del Sempione. ( Corridolo ferrostradale ).

Premessa

In conseguenza al noto accordo trilaterale del 1991 tra ferrovie federali svizzere, tedesche ed italiane relativo al traffico di convogli intermodali tra Italia e Germania, l'itinerario del Sempione deve essere reso atto al transito dei treni dedicati a tale tipo di trasporto.

Recenti incontri tra gli Amministratori delle ferrovie italiane e svizzere hanno portato a formalizzare impegni in tal senso fissando precise scadenze temporali in ordine all'esecuzione degli interventi necessari ( attivazione entro il 31.12.97 ).

Interventi necessari

Tra questi, rivestono carattere prioritario:

- l'adeguamento della sagoma d'intradosso delle gallerie interessate;
- l'adeguamento della sagoma di numerosi cavalcavia interessati sulla tratta Novara - Domodossola;
- l'elettrificazione della tratta Novara - Domodossola.

In particolare, per il primo punto:

La direttrice di accesso al traforo del Sempione dal versante italiano per i convogli specializzati, è determinata in modo da interessare la minor estesa possibile di gallerie, si sviluppa sull'itinerario Novara - Vignale - Borgomanero - Premosello - Domodossola - Iselle, lungo il quale vengono attraversate tutte le gallerie della linea Domodossola - Iselle e la galleria di Masone della linea Arona-Domodossola, che, complessivamente, occupano una estesa di 8.632 metri.

In esito alle analisi precedentemente sviluppate, tale tipo di traffico dovrà essere effettuato mediante un numero limitato di convogli specializzati. Considerato che le tratte interessate dalle gallerie sono dotate di doppio binario, risulta conveniente adeguare al transito di tali

convogli, per ambedue i sensi di marcia, uno solo dei due binari in modo da contenere drasticamente l'entità dei lavori di ampliamento necessari.

Con tale ipotesi è possibile ottenere il necessario ampliamento di sagoma operando in parte sullo spessore delle murature di rivestimento ed in parte mediante abbassamento della piattaforma.

#### **Lavori conseguenti o collaterali:**

- Modifiche di tracciato e quota all'armamento;
- Posa di una Sottostazione ambulante in stazione di Varzo;
- Costruzione di Sottostazioni a Gravellona e Borgomanero;
- Modifiche agli impianti di segnalamento esistenti e nuovi I.S. nella tratta Novara - Domodossola;
- Posto di comunicazione di Mognatta;
- Implementazione del segnalamento per la banalizzazione del traffico;
- Espropri;
- Bonifica da ordigni bellici.

#### **Finanziamenti**

Con O.d.S. n. 39 AS e O.d.S. 10 DG del 29.10.1993 (punto 35 dell'allegato n. 5) è stata autorizzata la somma di Lire 97 MLD per elettrificazione ed adeguamento a Giabarit B + P 80 per la linea Novara - Domodossola - Iselle ( 87 MLD ) e per la linea Udine - Trieste ( 10 MLD ).

E' stato inoltre proposto all'Amm.re Delegato di ripartire tali fondi in due proposte delle quali la prima, contenente interventi prioritari per £. 24 mld., è stata approvata in data 4.4.95, mentre la seconda, per £. 63 mld., sarà presentata all'approvazione entro il 10.5.95.

E' stato contemporaneamente richiesto l'assenso alla presentazione di altre due proposte di spesa, per ulteriori £. 41 mld., necessarie per i lavori della tratta Novara - Domodossola e, inoltre, per i lavori relativi al Posto di comunicazione Mognatta ed al segnalamento per la banalizzazione del traffico, vivamente richiesti dalle FFS e da eseguire nel 1998, successivamente all'attivazione del Corridoio.

Tali fondi suppletivi, contenuti allo stretto indispensabile, deriveranno in parte dalle economie di gara per gli interventi delle prime due proposte ed in parte da assegnazioni suppletive.

E' peraltro previsto da parte svizzera un parziale reintegro, ancora da discutere in dettaglio, in relazione ai maggiori oneri che si prevede di sostenere a causa della esigenza manifestata di disporre sul binario attiguo a quello del Corridoio una sagoma con altezza del filo di contatto a m. 4,85 legata all'ingombro del materiale rotabile FFS che eccede la sagoma UIC.

#### **Interventi in corso**

1. Sono stati eseguiti preliminarmente i seguenti due appalti relativamente ai lavori in oggetto:

- Esecuzione di rilievi della sagoma di intradosso delle gallerie della tratta Premosello-Domodossola-Iselle.
- Indagini geognostiche e strutturali in alcuni tratti della galleria elicoidale di Varzo della linea Domodossola-Iselle preventive alla progettazione definitiva di interventi di adeguamento di sagoma.

**2. I bandi di gara per i lavori previsti nella prima proposta sono già in corso, e comprendono essenzialmente:**

- Sistemazione a piano regolatore delle stazioni di Varzo e Preglia;
- Segnalamento in galleria nella tratta Domodossola - Iselle;
- Sottostazioni elettriche di Borgomanero e di Gravellona Toce.

### **Programmazione**

**La programmazione dell'intero Progetto è riportata in Allegato.**

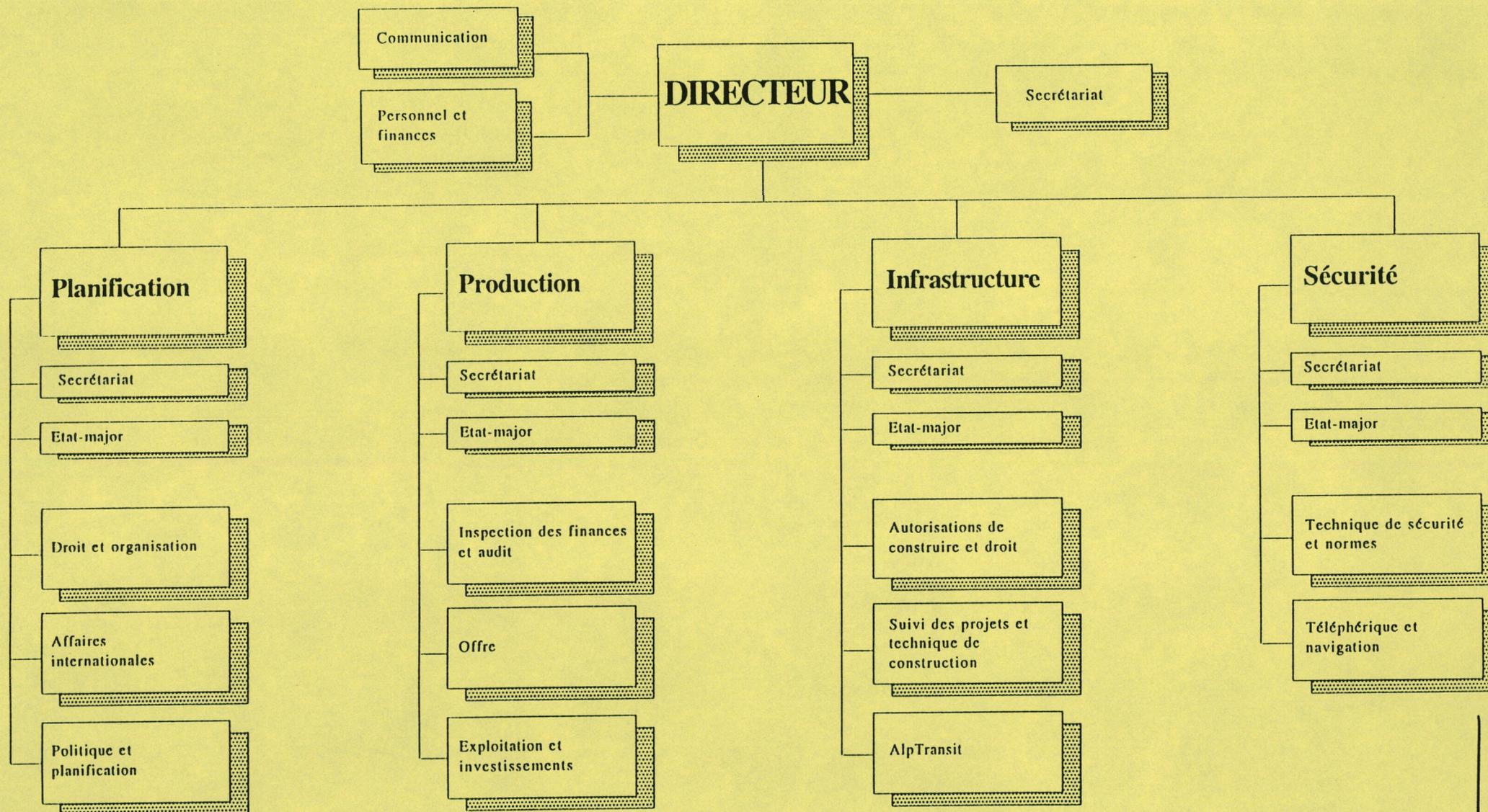
Lo stato delle attività da parte FS e della programmazione sono state oggetto di discussione e verifica nel corso della riunione del Gruppo di lavoro del 17.11.94 e del Gruppo tecnico del 28.3.95, tenutesi entrambe a Briga.

MP/  
67037

ATTIVAZIONE CORRIDOIO HUCKEPACK - LINEA NOVARA DOMODOSSOLA ISELLE - ADEGUAMENTO GABARIT 280 B + - PROGRAMMAZIONE - ESECUZIONE INTERVENTI

Appalto N.	Importo (in mld)	Tipologia	Descrizione	1995												1996												1997												1998											
				G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
			<b>1^ PROPOSTA</b>																																																
			<b>ATTIVITA' COMUNI</b>																																																
			Approvazione Proposta+Predisp. schema di Contratto																																																
			Avvisi gara																																																
			Aggiudicazione																																																
			Affidamento e Consegna Lavori																																																
		Arm.	Richiesta materiali Cap. 6° - (Novara- Domodossola)																																																
		"	Richiesta materiali Cap. 6° - ( Domodossola - Iselle)																																																
		TE	Richiesta materiali Cap. 7° - ( Domodossola - Iselle)																																																
		IS	Richiesta materiali Cap. 7° - ( Domodossola - Iselle)																																																
		Arm.	Richiesta materiali Cap. 7° - ( Domodossola - Iselle)																																																
			<b>INTERVENTO TRATTO NOVARA - DOMODOSSOLA</b>																																																
3	8,67	TE	N. 2 S.S.E. e Cabina TE :																																																
			- Opere civili																																																
			- Fornitura Apparecchiature																																																
			- Installazioni Elettriche																																																
4	0,48	TE	Telecomando																																																
6	0,48	TE	Bonifica bellica:																																																
			- Aree S.S.E.																																																
			- Aree spalle cavalcavia																																																
			- Aree palificate TE																																																
11	0,02	TE	Allacciamento scarti elettrici																																																
12	0,01	Arm	Fornitura pietrisco																																																
13	0,06	Arm	Binari raccordo a S.S.E																																																
14	0,03	L.fiu	Contributi E.N.E.L. per bi																																																
15	0,02		Contributi Comuni ( idrici)																																																
16	0,03		Contributi Comuni ( fognari)																																																
17	2,00	TE	Allacciamento ENEL AT a S.S.E.																																																
18	0,10	TE	Fornitura cabina TE Premorello																																																
			Fornitura PSA Domodossola																																																
			Visti di conformità																																																
			Acquisizione delle aree																																																





NUOVI ATTRAVERSAMENTI FERROVIARI ALPINI.  
Situazione dei progetti italo/svizzeri.  
Collegamento alta velocità LYON-TORINO.

-----

Gli attraversamenti ferroviari alpini in corso di studio nell'arco centrale delle Alpi al confine con la Svizzera, si riferiscono alle nuove linee di valico del Sempione e del Gottardo.

Per queste linee sono stati effettuati finora solo degli studi di fattibilità che hanno consentito di individuare due soluzioni progettuali per il primo valico e tre per il secondo con velocità comprese fra i 200 ed i 250 Km/h..

Il costo dell'intervento previsto per il Sempione (velocità 250 Km/h.), con partenza dal nodo di Milano e da Novara fino al confine, ammonta a 4.700 miliardi di lire valutati sulla base degli studi effettuati ed ai valori del 1993.

In relazione poi ad un collegamento fra la parte settentrionale dell'Europa ed il Mediterraneo attraverso le Alpi, è in corso uno studio che partendo da Genova si interconnette alla linea A.V. Milano-Torino, con la linea del Sempione e, lambendo l'aeroporto della Malpensa, confluisce nella nuova linea ferroviaria di valico del Gottardo secondo la direttrice di Varese.

Nel contratto di programma sono previsti, ed in gran parte in corso di esecuzione, notevoli potenziamenti per il valico del Sempione mentre per assorbire i maggiori traffici ipotizzati con la Svizzera si ritiene opportuno realizzare il nuovo asse del Gottardo. Mentre sul versante svizzero del Gottardo è previsto di aprire i cantieri entro il 1996, sul versante italiano sono in corso approfondimenti progettuali e si prevede che per eseguire le opere infrastrutturali saranno necessari circa otto anni.

## COLLEGAMENTO ALTA VELOCITA' LYON-TORINO

**FER** quanto attiene il nuovo collegamento A.V. Torino-Lione, che in data 24.11.94 la rete ferroviaria francese SNCF e quella italiana FS hanno formato un Gruppo Europeo di Interesse Economico "ALPETUNNEL" per lo sviluppo congiunto del progetto.

Con Legge 23.12.94 n. 725, per la parte italiana, è stato destinato un investimento di 50 miliardi per l'avvio progettuale del collegamento transfrontaliero alpino Torino-Lione.

Nel Contratto di Programma 1994/2000, regolante la disciplina degli oneri di esercizio e di infrastruttura tra il Ministero dei Trasporti e le FS, sono previsti i finanziamenti per la progettazione della linea Torino-Lione e come ulteriore fabbisogno per la realizzazione della linea stessa (interventi essenziali nello scenario "2000") come quota italiana nella realizzazione la somma di 7.225 miliardi.

In data 20.3.95 si è tenuta la 1<sup>a</sup> Assemblea Generale di Alpetunnel nella quale è stata definita la struttura ed i finanziamenti necessari per la piena operatività.

PREMIER RAPPORT À L'ATTENTION DE LA DÉLÉGATION INTERNATIONALE  
POUR LES AFFAIRES DE LA LIGNE DU SIMPLON

relatif au problème

«Échéance de la concession»

Attendu

que le Groupe de travail mixte FS/CFF (~~annexe 2~~)

- a été chargé de présenter, lors de la réunion des 4/6 mai 1995 de la Délégation du Simplon, un premier rapport sur les questions liées à l'«Echéance de la concession» (cf. notes ID MZ du 29 décembre 1994 et D.R. 009.1119 du 25 novembre 1994);
- que le tronçon Domodossola – Brigue est schématiquement représenté à l'annexe n° 1, où l'on peut localiser trois sections, savoir :
  - la ligne de Brigue à la tête du grand tunnel,
  - la ligne qui comprend le grand tunnel et le tronçon jusqu'à la pointe des aiguilles d'entrée d'Iselle,
  - la ligne de l'aiguille d'entrée d'Iselle à l'actuelle gare de Domodossola;
- que la frontière d'État est située à l'intérieur du tunnel, à 9 131 mètres de la tête Nord et à 10 612 mètres de la tête Sud;
- que la ligne Brigue – Domodossola est régie par diverses Conventions, savoir :
  - a) pour la gare internationale de Domodossola, par la Convention FS-CFF du 19 février 1906;
  - b) pour le tronçon Domodossola – Iselle (aiguille extrême côté Nord), par la Convention (CH-I) du 19 février 1906 et l'avenant des 26 mars/20 juillet 1929;
  - c) Pour le tronçon Iselle (aiguille extrême côté Nord) – Brigue, par la Convention du 22 février 1896;
- que ces Conventions entre les administrations ferroviaires sont dérivées du traité du 25 novembre 1895 et de diverses autres Conventions conclues au niveau des Gouvernements (respectivement datées des 22 février 1896, 2 décembre 1899, 16 mai 1903);
- que les accords de base compris dans les documents précités prévoyaient
  - l'engagement du Conseil fédéral suisse à assurer la construction et l'exploitation de la ligne de Brigue à la pointe de l'aiguille d'Iselle (v. art. 3, traité de novembre 1895),

- l'engagement du Gouvernement italien à assurer la construction et l'exploitation de Domodossola à Iselle compris (v. art. 4 du traité), et à accorder à la Compagnie Jura–Simplon (à laquelle succéda la Confédération suisse avec la Convention du 16 mai 1903) la concession nécessaire pour construire et gérer la part du grand tunnel située sur territoire italien, y compris le tronçon de ligne jusqu'à l'aiguille extrême d'Iselle,
  - l'engagement du Conseil fédéral suisse à affecter à la traversée du Simplon la subvention de 4 500 000 francs (accordée par la Loi fédérale du 22 août 1878) (art. 12 du traité du 25 novembre 1895),
  - l'engagement du Gouvernement italien à payer à la Compagnie Jura–Simplon une subvention annuelle de 66 000 liras à partir de la mise en exploitation et pendant toute la durée de la concession (art. 12 du traité du 25 novembre 1895);
- qu'effectivement, par la Convention du 22 février 1896, le Gouvernement italien accorda à la Compagnie Jura–Simplon la concession pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de la frontière d'État à Iselle;
  - que la Compagnie s'engagea à construire et à gérer ce tronçon «tant à son profit qu'à ses frais, risques et périls», alors que le Gouvernement italien confirma l'engagement à construire la ligne d'accès côté Sud et à ouvrir à l'exploitation ce tronçon à la même date que le grand tunnel et à affecter à la Compagnie une subvention de 66 000 liras par année (£ 3000/km pour 22 km virtuels);
  - que cette concession a été accordée pour une période de 99 ans dès la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation (art. 1);
  - que la Confédération suisse remplaça la Compagnie Jura–Simplon dans tous les droits et dans l'accomplissement de toutes les obligations qui découlent du traité de 1895 et des Conventions de 1896 et 1899 (v. art. 1 de la Convention du 16 mai 1903);
  - que les Gouvernements suisse et italien convinrent d'instituer une Délégation internationale, ayant siège à Berne, pour les affaires du chemin de fer du Simplon (v. art. 11 de la Convention du 16 mai 1903);
  - que ladite Délégation a aussi pour mission de «contrôler les comptes de construction, le mouvement des recettes et des frais d'exploitation et les bilans de la gestion de la ligne du Simplon» (v. art. 12 de la Convention du 16 mai 1903);
  - **qu'à l'art. 5, la Convention du 22 février 1896 prévoit textuellement :**  
***«Le Gouvernement (italien) aura le droit de racheter la concession à partir de la trentième année dès la date d'ouverture du chemin de fer à l'exploitation, moyennant un avertissement préalable d'une année au moins, et moyennant le remboursement intégral des dépenses de premier établissement (note du traducteur : le texte entre parenthèses dans la version italienne du rapport fournit une précision terminologique pour ladite version.) faites par la Compa-***

*gnie pour la construction de la ligne, sous déduction toutefois du capital des subventions accordées au concessionnaire en Italie par l'État, les provinces, les communes et corporations.*

*À l'expiration de la concession, le Gouvernement devra également rembourser à la Compagnie les dépenses de premier établissement, sous déduction des susdites subventions, à moins qu'il ne préfère renouveler la concession pour une nouvelle période de 99 ans dans les mêmes conditions.*

*Toutefois, durant cette nouvelle période, le concessionnaire cessera d'être au bénéfice de la subvention annuelle kilométrique de trois mille lires prévue à l'Article 3, et l'État pourra en tout temps racheter la concession dans les conditions prévues au présent article.*

*À l'expiration de cette nouvelle période, le chemin de fer et ses dépendances feront gratuitement retour à l'État, à l'exception du matériel roulant et des approvisionnements.»*



**Attendu tout ce qui précède, les soussignés conviennent**

- de la date du **31 mai 2005** comme échéance de la Concession relative à la construction et à l'exploitation du tronçon entre la frontière italo-suisse et Iselle, parce que l'art. 1 de la Convention du 22 février 1896 prévoit que la concession est accordée pour une période de 99 ans à partir de la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation, ouverture survenue le 1<sup>er</sup> juin 1906;
- du fait qu'à l'échéance de la concession, le Gouvernement italien a la faculté de choisir entre :
  - 1) **le rachat** de la ligne avec le remboursement des dépenses de construction (sous déduction des subventions déjà accordées) et avec l'acquisition des produits du trafic et des dépenses pour les coûts d'exploitation,
  - 2) **le renouvellement** de la concession pour une nouvelle période de 99 ans aux mêmes conditions que l'actuelle convention, avec l'acquisition gratuite de la ligne et de ses dépendances à la fin de cette période et avec la faculté de racheter la concession en tout temps avec les modalités prévues au point 1) et le préavis d'au moins un an;
- **que le choix entre ces solutions relève du niveau du Gouvernement et qu'il sort ainsi de la compétence des Administrations ferroviaires;**
- que la Délégation du Simplon, dans le cadre de sa propre mission, peut avancer des propositions à ce sujet;
- que, pour formuler de telles propositions en adjonction à ce qui a été mis en évidence au préambule, il soit tenu compte des estimations suivantes.

## A) ASPECTS ÉCONOMIQUES

a) Du rapport de mars 1994 des vérificateurs des comptes (~~annexe n° 3~~), approuvé lors de la dernière réunion de la Délégation du Simplon, et des comptes exécutés par notre Groupe de travail (annexe n° 5), il résulte ce qui suit.

a.1) Le compte de construction de la ligne Brigue – Iselle (section italienne) arrêté au 31 décembre 1993 s'élève avant déduction des subventions

- à 109,9 millions de francs suisses (MFr) (non réévalués),
- à 550 MFr (avec réévaluation du franc sur la base de l'indice suisse des prix à la consommation).

a.2) Les frais d'entretien de l'infrastructure et des installations de la ligne Brigue – Iselle se montent, en moyenne des années 1992 et 1993, à 1,386 MFr; ils peuvent ainsi être estimés pour la section italienne à 0,748 MFr (2), la longueur de la ligne située sur territoire italien étant égale à 54 % de celle de la ligne de la tête Nord du tunnel à la pointe des aiguilles d'entrée d'Iselle.

a.3) Les produits du trafic de la ligne Brigue – Iselle, basés sur les données indicatives de l'exercice 1993, sont les suivants.

3.1	Transport des voyageurs, des bagages et des automobiles	6,761 MFr (3,650)
3.2	Transport des marchandises	10,060 MFr (5,432)
	<b>(3)</b> Total	<u>16,821 MFr (9,082)</u>

La part relative à la section italienne figure entre parenthèses.

a.4) Les frais de traction et d'accompagnement (matériel roulant, énergie et personnel), estimés avec les critères utilisés pour le tronçon Iselle – Domodossola, se montent à

**(4)** 14,294 MFr (7,785)

La part relative à la section italienne figure entre parenthèses.

a.5) Le bénéfice brut d'exploitation de la section frontière d'État – pointe des aiguilles d'entrée d'Iselle s'élève à

**(3) – (2) – (4)** MFr (0,549)

a.6) Le rapport entre ce bénéfice d'exploitation et les dépenses de construction comprenant la réévaluation du franc sur la base de l'indice suisse des prix à la consommation est de **0,10 %**

## B) ASPECTS JURIDIQUES ET PROCÉDURAUX

Les aspects procéduraux inhérents à la concession et aux différentes possibilités d'intervention correspondantes à soumettre aux autorités compétentes ont été estimés du point de vue juridique.

En ce qui concerne les hypothèses procédurales analysées dans l'annexe n° 4, l'on s'entend sur ce qui suit.

- L'hypothèse **visée sous 1** présente des avantages grâce à sa simplicité et à sa rapidité d'application; elle constituerait toutefois un outil incomplet non conforme aux procédures normales relatives aux traités internationaux.
- L'hypothèse **visée sous 5** pourrait constituer un outil adapté à la situation actuelle, ouvert aux principes de la directive CEE 91/440 et conforme aux procédures normales relatives aux traités internationaux. Elle requerrait toutefois une procédure extrêmement complexe en raison du nombre élevé des parties intéressées. En outre, elle impliquerait, pour des raisons de réciprocité, aussi la révision des conventions existantes entre l'Italie et la Suisse, relatives aux gares frontière internationales de Chiasso et de Luino.

## C) CONCLUSIONS

Compte tenu de ces aspects des deux hypothèses extrêmes, il est convenu de proposer à la Délégation l'adoption de la procédure **visée sous 3**, qui prévoit le renouvellement de la convention relative à la concession, en conservant la même procédure adoptée en son temps. Cette procédure consentirait :

- le renouvellement de la convention avec prorogation de la concession, reprenant dans la nouvelle convention, éventuellement, les principes de la directive CEE 91/440;
- une simplification de la procédure comparativement à l'hypothèse **visée sous 5**, grâce au nombre inférieur de parties intéressées.

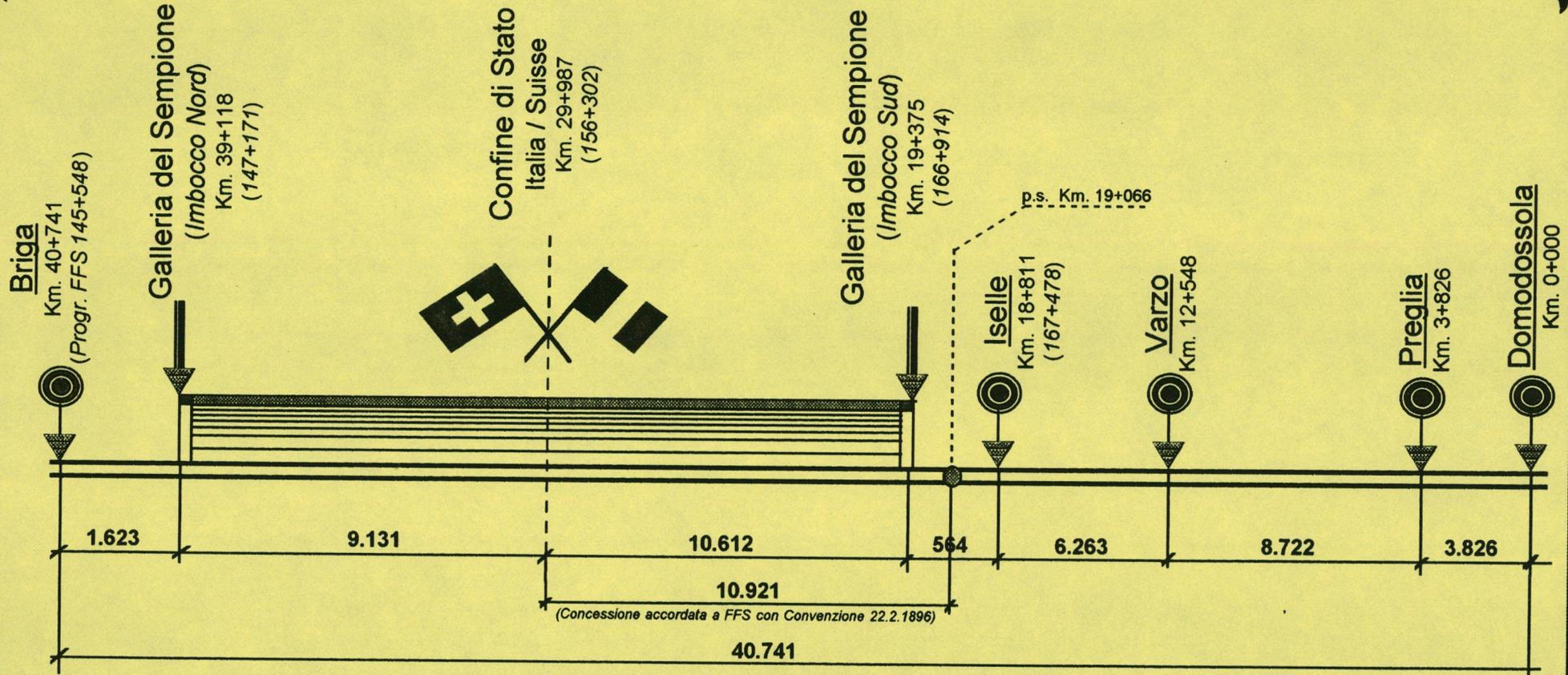
Du point de vue ferroviaire, la solution **2)** est la plus souhaitable, qui prévoit le renouvellement de la concession, étant donné que, pour toute la longueur de la traversée, elle garantit mieux l'unité dans les critères d'exploitation, d'entretien et de relèvement de la capacité.

La solution **2)**, en n'imposant pas le rachat, élimine l'éventualité de contentieux entre les parties, lié à la méthode de calcul de l'ouvrage qui n'a été réglée dans aucun document.

5 / 4 / 1995

(signatures des représentants italiens)

(sig.) Membrez  
(sig.) Lappert



# LINEA DEL SEMPIONE

*Progressive chilometriche*

**A tous les membres du Groupe de travail  
«Echéance de la concession de la ligne du Simplon»**

Pour donner suite aux décisions prises lors de la réunion de Brigue du 25 janvier 1995 de la Commission d'étude CFF/FS «Echéance de la concession de la ligne du Simplon», les soussignés, membres du groupe chargé de comparer les dispositions à renouveler avec celles qui règlent la ligne Iselle – Domodossola et la gare internationale de Domodossola (communautés internationales), après examen approfondi de la matière, sont arrivés aux conclusions que voici.

**A Hypothèse du renouvellement de la concession**

Cette éventualité admettrait que les conventions concernant la ligne Iselle – Domodossola et à la gare internationale de Domodossola, dont le texte spécifique était justement prévu par ladite convention sur la concession, restent valables et inchangées. En effet, les dispositions relatives à la concession du Gouvernement italien à la Compagnie Jura – Simplon (puis à la Confédération suisse conformément à ce qui a été statué par la convention du 16 mai 1903 entre la Suisse et l'Italie) a pour objet exclusivement la construction (maintenant dépassée) et la gestion de la partie du grand tunnel sise sur territoire italien, y compris la section de ligne entre la tête sud du grand tunnel et l'aiguille d'entrée de la gare d'Iselle.

**B Hypothèse du rachat de la ligne de la part du Gouvernement italien**

Cette éventualité admettrait que la convention pour l'exploitation de la ligne Domodossola – Iselle prévoit le transfert du point de jonction entre les deux Réseaux (actuellement, l'aiguille d'entrée côté nord de la gare d'Iselle) à la frontière italo-suisse. Cela comporterait aussi l'adaptation des tarifs voyageurs et marchandises.

En outre, le représentant CFF est d'avis qu'il serait nécessaire de réexaminer les conditions spécifiques de la gare d'Iselle.

sig. A.M. Sapio et K. Lappert

**Document du Groupe de travail**  
**«Échéance de la concession de la ligne du Simplon»**

*Après examen, il apparaît que*

– *la date d'échéance de la concession pour l'exploitation de la ligne ferroviaire est celle du 31 mai 2005. Ce délai ressort de l'article premier de la Convention pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, du 22 février 1896, qui, en cas de nécessité, prescrit : « Cette concession est accordée pour une durée de 99 ans, dès la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation (survenue le 31 mai 1906) ».*

*Dans l'optique de l'appréciation des aspects procéduraux des instruments relatifs à la concession pour l'exploitation de la ligne du Simplon, plusieurs possibilités ont été examinées. Elles seront soumises à la Délégation pour les affaires de la ligne du Simplon; ainsi, cinq hypothèses sont praticables :*

① **Exercice de la faculté de renouveler prévue par l'article 5 de la Convention du 22 février 1896, sans modification de la nature des Conventions qui règlent les rapports entre l'État italien et la Confédération suisse.**

*Dans cette hypothèse, un «échange de notes diplomatiques» semble suffisant.*

*À cette fin, il faudra, du côté italien, que le Conseil des ministres de la République italienne, sur proposition du Ministère des transports et après avoir entendu les organes techniques compétents (Direction de la motorisation et des transports concessionnaires, des postes, etc.), décide d'exercer la faculté visée à l'article 5 de la Convention citée de 1896. Lors de cette délibération, le Conseil des ministres décidera en outre de charger le Ministère des transports et/ou le Ministère des Affaires étrangères de procéder à la communication formelle selon laquelle il sera fait usage de la faculté prévue.*

*Cette procédure est rendue possible par le fait que le Gouvernement italien est déjà autorisé par le Parlement italien à exercer cette faculté sans la loi de ratification requise.*

*Par ailleurs, cela n'empêchera pas la modification des Conventions d'exécution (p.ex. la Convention réglant le service postal sur la ligne du Simplon, du 24 mars 1906) qui se basent sur le Traité du 25 novembre 1895, dans la mesure où elles regardent seulement l'exploitation ou règlent des aspects spécifiques.*

## **② Renouvellement de la concession, sans modification de la Convention**

*Dans cette hypothèse, pour obtenir le renouvellement prévu par l'article 5 de la Convention citée de 1896, la même procédure et la présence des mêmes parties qui stipuleront à ce moment-là seraient nécessaires.*

## **③ Renouvellement de la Convention relative à la concession, avec maintien de la procédure appliquée lors de la stipulation de la Convention**

*Dans cette hypothèse, pour pouvoir obtenir le renouvellement de la concession, la nouvelle formulation de toute la Convention et la présence des mêmes parties qui stipuleront à ce moment-là seraient nécessaires.*

## **④ Modification du système des conventions qui sont en étroite relation avec la concession**

*Cette hypothèse permettrait de modifier les Conventions étroitement liées avec la concession.*

*C'est le cas du Traité de 1895 dont le but est réalisé dans toutes les dispositions relatives à la construction du tunnel du Simplon ou dans la Convention du 19 février 1906 pour l'exploitation de la ligne dès la gare internationale de Domodossola jusqu'à l'aiguille d'entrée, côté nord, de la gare d'Iselle, mais pas de la Convention du 24 mars 1906 réglant le service postal sur la ligne du Simplon entre Brigue et Domodossola, ni de celle du 24 mars 1906 réglant le service des douanes, etc.*

*La procédure à appliquer ici serait celle des Traités internationaux.*

⑤ **Modification du système des Conventions en vigueur pour les adapter aux diverses situations existantes. Dans cette seconde hypothèse, il serait nécessaire d'adopter une procédure plus complexe qui prévoit :**

a) *Définition d'un Projet d'Accord international — pour la partie italienne, vu la complexité de la matière et des compétences distinctes, il faudra prévoir la mise en place d'une instance de coordination au sein de laquelle le Ministère des Affaires étrangères devra opérer pour tous les autres départements intéressés (Transports, Postes, etc.). Il n'est pas à exclure que cette charge soit confiée à la représentation italienne de la Délégation internationale pour les affaires du Simplon.*

b) *Ce Projet, après avoir obtenu le consensus préliminaire des diverses Administrations, pourra être soumis à la signature des représentants des deux Pays, constituant ainsi un nouvel Accord international.*

c) *Cet Accord, pour pouvoir déployer tous ses effets, devra être soumis en tant que loi de ratification avec échange consécutif des instruments entre les deux Pays.*

*Il semble évident que les quatre dernières hypothèses de travail exigeront un temps certainement plus long par rapport à la procédure précédente.*

*De toute manière, il ne semble pas que le facteur temps doive être pris en grande considération dans les options des différentes hypothèses, étant donné que le problème a été abordé bien avant l'échéance de 2005. En outre, les hypothèses ④ et ⑤ présentent l'avantage de permettre une profonde mise à jour des systèmes de réglementation qui régissent les rapports dans la gestion de la ligne ferroviaire du Simplon.*

## Tratta Briga - Iselle tronco italiano

ANNI	VALORI STORICI IN MILIONI DI FR.S.SV.	VALORI 1994 IN MILIONI DI FR.S.SV.
		(a)
1908	40,7	369,93
1923	22,5	124,86
1930	0,2	1,15
1940	-0,6	-3,61
1959	0,1	0,37
1973	2	4,22
1977	1	1,74
1979	6,9	11,5
1982	0,5	0,71
1983	0,1	0,14
1987	0,1	0,13
1988	0,7	0,87
1990	6,8	7,8
1991	11,6	12,57
1992	8,3	8,65
1993	9	9,08
<b>Tot frs. Sv. (mil)</b>	<b>109,9</b>	<b>550</b>
<b>Tot lire lt. (mil)</b>	<b>126.385</b>	<b>632.609</b>
<p>CAMBIO 1994: 1frs. = 1150 lire (a) rivalutazione con indici prezzi al consumo;</p> <p>N.B. Nelle valutazioni non si è tenuto conto dei sussidi italiani; non avendo potuto rilevare i dati relativi agli indici dal 1908 al 1914, si è supposto costante l'andamento dei prezzi in quel periodo .</p>		

FIRMATO da P. Bellapasta e Vetsch