

Texte original

Convention entre la Suisse et la France au sujet des voies d'accès au Simplon

Conclue le 18 juin 1909

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 23 décembre 1909¹

Instruments de ratification échangés le 31 décembre 1909

Entrée en vigueur le 31 décembre 1909

Le Conseil fédéral suisse

et

le Président de la République française,

également désireux de résoudre, au mieux de l'intérêt des deux pays, les questions relatives à l'amélioration des voies d'accès au Simplon, ont décidé de conclure à cet effet une convention et ont nommé pour leurs plénipotentiaires:

(Suivent les noms des plénipotentiaires)

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

Art. 1

Le gouvernement français assurera l'établissement de la rectification Frasné – Vallorbe sur territoire français et autorisera la compagnie P.L.M.² à se charger de la construction et de l'exploitation de la partie située sur territoire suisse.

Art. 2

Les travaux d'exécution de la ligne de Frasné à Vallorbe devront s'exécuter aux conditions du traité du 14/15 octobre 1902, signé par la compagnie P. L. M. et par l'ancienne compagnie du Jura-Simplon, modifié par l'avenant du 7/8 juin 1909, intervenu entre les chemins de fer fédéraux et la compagnie P.L.M.

La gare de Vallorbe sera, au point de vue douanier, gare internationale. Les installations destinées aux services des douanes devront faire l'objet d'une acceptation préalable des deux gouvernements intéressés.³

Le délai fixé par l'article 26 du traité précité sera prolongé jusqu'au 31 décembre 1910.

RS 13 242; FF 1909 VI 1

¹ RO 26 9

² Il s'agit de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

³ Voir actuellement l'ar. du 19 juillet 1967 (gare de Vallorbe) (RS 0.631.252.934.952.7).

Art. 3

L'étude d'un raccourci de Bussigny à Vallorbe fera l'objet de nouvelles négociations entre les deux Etats lorsque les deux administrations de chemins de fer intéressées jugeront que le développement du trafic en exige l'établissement.

Art. 4

Les administrations intéressées faciliteront la circulation directe des voitures à voyageurs de Paris à Genève, via Mouchard – Vallorbe et vice versa.

Au cas où la compagnie P.L.M. créerait, de concert avec les chemins de fer fédéraux, des trains directs spécialisés de Paris sur Genève et réciproquement, ces trains seraient acheminés par le raccourci Bussigny – Morges.

Art. 5

Les chemins de fer fédéraux assureront, dans des conditions satisfaisantes, des continuations aux trains de la rive française du Léman et mettront, dans la mesure du possible, les trains de St-Maurice au Bouveret en correspondance avec ceux de la ligne de Lausanne à Brigue, et vice versa.

Art. 6

La ligne de la rive française du Léman recevra la part du trafic marchandises franco-italien pour laquelle elle offre la voie la plus courte, sauf la dérogation prévue à l'article 17 ci-après.

Art. 7

Dans le cas où le gouvernement français déciderait de doubler la ligne de la rive française du Léman, le gouvernement fédéral s'engage, de son côté, à doubler également la voie entre St-Maurice et la frontière, étant entendu que le doublement sur territoire suisse sera terminé en même temps que le doublement du tronçon Anemasse – St-Gingolph frontière.

Art. 8

Lorsque l'accord intervenu entre l'administration des chemins de fer fédéraux et les nouveaux concessionnaires de la ligne de Moutier à Granges pour le partage du trafic sera définitif, le gouvernement français autorisera la compagnie de l'Est à participer à la formation du capital nécessaire à l'exécution de cette ligne, sous réserve qu'elle sera terminée deux ans après l'achèvement de la ligne du Lötschberg.

Art. 9

Lorsque la Confédération ou le canton de Genève usera de la faculté de rachat en ce qui concerne la gare de Cornavin et le tronçon de Genève à La Plaine, le rachat s'effectuera conformément aux conditions des actes de concession ou sur des bases arrêtées à l'amiable entre les administrations de chemins de fer intéressées.⁴

Art. 10

Les trains de la compagnie P.L.M. venant de Bellegarde continueront comme actuellement à avoir leur point terminus à Genève, et inversement.

Les chemins de fer fédéraux s'entendront avec la compagnie P.L.M. au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains dans la section rachetée, ainsi qu'à leur admission dans la gare de Genève-Cornavin.

Art. 11

Les prescriptions de la législation suisse concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux seront appliquées sur la ligne de Genève-Cornavin à La Plaine frontière.⁵

Toutefois les tarifs du réseau P.L.M. (intérieurs et communs) seront applicables sur cette ligne au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au-delà. Pour l'application de ces tarifs, les parcours français se cumuleront avec les parcours suisses et il n'y aura pas de droits de transmission à la frontière franco-suisse.

Art. 12

Quand le gouvernement français procédera à la construction d'une ligne de Lonsle-Saunier à Genève, par la Faucille, le gouvernement fédéral fera le nécessaire pour en assurer la réalisation sur le territoire de la Confédération.

Art. 13

A cet effet le gouvernement fédéral s'engage à construire, sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives.

L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera assurée, l'achèvement du raccordement devant être effectué à l'époque où la ligne de la Faucille sera ouverte à l'exploitation.

⁴ Ce rachat a été effectué. Voir la LF du 10 juillet 1912 portant développement du réseau des chemins de fer fédéraux sur territoire genevois et la convention y annexée entre la Confédération suisse et le canton de Genève (RS 742.32).

⁵ Voir les art. 9 à 12 de la LF du 4 oct. 1985 sur le transport public (RS 742.40).

Art. 14

En aucun cas le gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de la ligne de la Faucille; mais, par contre, il ne fera pas obstacle à ce que le gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté l'Etat français n'aura pas à prendre part aux frais de construction du raccordement dont il s'agit ni de la section de la ligne de Lons-le-Saunier à Genève située sur territoire suisse.

Art. 15

L'exploitation de la ligne de raccordement par les chemins de fer fédéraux s'étendra jusqu'à Annemasse.

Les chemins de fer fédéraux assureront dans des conditions satisfaisantes, à la demande de la compagnie P.L.M., la continuation des trains directs ou la circulation des voitures directes venant de la Faucille à destination de Genève ou de la Haute-Savoie par le raccordement et vice versa.

Les deux administrations s'entendront au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains et voitures ainsi qu'à leur admission dans les gares de Genève-Cornavin et d'Annemasse.

Art. 16

Les prescriptions de la législation suisse concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux seront appliquées sur les sections de Meyrin frontière à Genève-Cornavin et de Genève-Cornavin à Annemasse frontière.

Toutefois les tarifs du réseau P.L.M. (intérieurs et communs) seront applicables sur ces sections au trafic de transit et au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au-delà. Pour l'application de ces tarifs, les parcours français se cumuleront avec les parcours suisses et il n'y aura pas de droits de transmission aux frontières franco-suissees.

Art. 17

Le trafic marchandises franco-italien, dans les deux sens, dont l'itinéraire court s'établira par la Faucille et le Simplon, sera partagé par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du Léman.

Le trafic de Genève-local (Genève-Cornavin et stations du raccordement, non compris Genève-Eaux-Vives) avec l'Italie par le Simplon, dans les deux sens, demeure réservé aux chemins de fer fédéraux. Ne seront pas considérées comme trafic de Genève-local les marchandises en provenance ou à destination de la France et des au-delà ayant fait l'objet d'une réexpédition à Genève sans avoir quitté la gare ou les entrepôts soumis à la surveillance du chemin de fer.

Art. 18

Les voyageurs et les marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève seront exonérés des formalités et des taxes douanières dans la même mesure où cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et de Schaffhouse sur la ligne de Karlsruhe à Constance.⁶

Art. 19

L'administration des chemins de fer fédéraux conservera, tant sur la ligne de La Plaine à Genève-Cornavin que sur celle de Genève - Eaux-Vives à Annemasse, le personnel de nationalité suisse en service sur ces sections.

Elle se concertera avec la compagnie P.L.M. pour réintégrer sur le réseau de cette compagnie, dans un délai maximum de deux ans après la reprise de chaque ligne, le personnel de nationalité française qui ne sera plus nécessaire dans la situation nouvelle et pour maintenir à ce personnel les avantages dont il jouit au point de vue des salaires et de la retraite.

Art. 20

Dans le cas du rachat du réseau de la compagnie P.L.M., l'Etat français serait substitué à la compagnie en tout ce qui concerne l'exécution des dispositions ci-dessus.

Art. 21

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berne, au plus tard le 31 décembre 1909.

Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications.

Fait à Berne en double expédition, le 18 juin 1909.

A. Deucher
Comtesse
L. Forrer

d'Aunay

⁶ Voir l'art. 12 du tr. du 27 juillet 1852 entre la Confédération suisse et le Grand-Duché de Bade (RS 0.742.140.313.61) ainsi que la conv. des 3 déc. 1908/3 janv. 1909 entre la direction générale des chemins de fer badois de l'Etat à Karlsruhe et la direction du II^e arrondissement des douanes suisses à Schaffhouse (RS 0.631.252.913.65).

