

*Instruktionen des Bundesrates an die Delegierten<sup>1</sup> der Simplonkonferenz<sup>2</sup>*

confidentiel

Berne, 13 mars 1908

La note du Département politique à l'Ambassade de France du 11 février 1908, telle qu'elle est reproduite ci-après entre guillemets, constitue la base des négociations<sup>3</sup>.

Les délégués reçoivent comme instruction de se prononcer comme suit sur les diverses bases préliminaires contenues dans cette note.

1. Les deux Gouvernements admettent en principe que la solution complète qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays doit être cherchée dans la construction de la ligne de Frasnè à Vallorbe par le Mont d'Or et de Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée de ces deux lignes.

*Instruction:* Insister pour assurer en première ligne et en tout état de cause l'exécution du raccourci Frasnè–Vallorbe.

L'exécution de ce raccourci une fois assurée par la concession française, rien ne s'opposera à l'octroi de la concession suisse Meyrin–frontière dans le cas où les chemins de fer fédéraux n'assumeraient pas directement la construction de ce tronçon.

2. En vue de la réalisation de ces projets ils posent comme bases d'une entente les conditions suivantes:

A. Rachat par la Suisse ou par le canton de Genève de la gare de Cornavin et du tronçon de La Plaine à Genève, étant entendu que l'exploitation de ce tronçon continuera à se faire par la Compagnie P.L.M. sous des conditions à déterminer.

*Instruction:* Maintenir expressément que le rachat du tronçon Genève–La Plaine y compris la gare de Cornavin peut s'effectuer en tout temps par la Confédération ou par le canton de Genève en conformité des concessions octroyées, sans qu'il y ait lieu de rechercher à cet effet l'adhésion du Gouvernement français.

Les conditions auxquelles s'effectuera l'exploitation du tronçon Genève–La Plaine assumée par le P.L.M. seront convenues en s'inspirant des dispositions du

---

1. von Arx, président du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, à Olten.  
Winkler, directeur du service technique du département fédéral des chemins de fer, à Berne.  
Weissenbach, président de la direction générale des chemins de fer fédéraux, à Berne.  
Colomb, membre de la direction générale des chemins de fer fédéraux, à Berne.

Stockmar, président de la direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des chemins de fer fédéraux, à Lausanne.

2. *Beschlossen am 13. März 1908. Forrers Antrag, das Personal des Bahnhofs- und Liniendienstes auf der Linie Cornavin–La Plaine müsse schweizerischer Herkunft sein, wurde abgelehnt* (E 1004 1/231).

3. *Diese Note ist nach mehrmonatigen Verhandlungen am 11. Februar 1908 als Grundlage für die bevorstehende Konferenz von beiden Seiten angenommen worden.*

contrat intervenu le 18 octobre 1893 entre le canton de Genève et le P.L.M. Il faut en particulier veiller à ce que le P.L.M. demeure intéressé à l'exploitation dudit tronçon. Une partie du personnel affecté à l'exploitation de la ligne devra être de nationalité suisse.

B. Engagement à prendre par la Suisse de 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 dans la direction d'Annemasse et de la Savoie et d'en commencer les travaux à une époque déterminée. L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera assurée.

*Instruction:* L'entente à intervenir entre la Confédération et le canton de Genève au sujet de la construction de la ligne de raccordement Cornavin–Eaux-Vives est une affaire purement interne de la Suisse.

L'«époque déterminée» doit être calculée de façon à assurer l'achèvement du raccordement pour l'époque où la ligne de la Faucille sera ouverte à l'exploitation.

Au cas où la Délégation française exigerait des déclarations touchant les taxes devant faire règle pour la ligne de raccordement, les délégués suisses prendront les instructions du Conseil fédéral.

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

En aucun cas le Gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de cette dernière ligne, mais par contre il ne fera pas d'obstacle à ce que le Gouvernement de Genève y contribue financièrement.

*Instruction:* Pas d'observation.

De son côté l'Etat français n'aura pas à prendre une part quelconque 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 le territoire suisse.

*Instruction:* Pas d'observation.

C. Entente à intervenir entre les deux Gouvernements soit entre la Compagnie du P.L.M. et les C.F.F. sur le partage du trafic sur rails français à destination du Simplon entre la rive droite et la rive gauche du Léman.

*Instruction:* Le partage du trafic ne doit avoir pour objet que le trafic-marchandises venant de France par la Faucille et transitant à destination de l'Italie par le Simplon; le trafic de transit au départ de l'Italie et à destination de la France via Simplon ainsi que, dans les deux sens et dans sa totalité, le trafic local Genève–Simplon et au-delà demeureront complètement réservés aux chemins de fer fédéraux.

Cette entente devra prévoir, en outre, dans l'intérêt des voyageurs et des marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève, l'exonération des formalités douanières dans la même mesure que cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et Schaffhouse sur la ligne de Karlsruhe à Constance.

*Instruction:* Les délégués s'en référeront au rapport du Département des douanes du 9 mars 1908.

Au cas où la Délégation française demanderait l'établissement d'un bureau de

douane français à Genève, les délégués suisses ne se prêteront pas à la discussion, mais demanderont les instructions du Conseil fédéral.

D. Etude des rectifications à exécuter en Suisse comme conséquence de la construction du Frasnè–Vallorbe.

*Instruction:* Repousser pour le moment toute demande visant la construction d'une nouvelle ligne Vallorbe–Bussigny.

3. L'exécution de la ligne de Frasnè à Vallorbe devra se faire aux conditions du traité du 14 octobre 1902 signé par la Compagnie P.L.M. et par l'ancienne Compagnie du Jura-Simplon. Reste réservé l'examen des compensations éventuelles qui seraient justifiées par le délai écoulé depuis cette date.

*Instruction:* Repousser les modifications au contrat qui viseraient des compensations, attendu qu'il n'y a pas de retard imputable à la Suisse et que les frais de construction des lignes d'accès du côté suisse ont aussi augmenté.

4. Le Conseil fédéral s'engage à apporter l'adhésion du Gouvernement de Genève aux dispositions ci-dessus.

*Instruction:* Pas d'observation.

5. Une conférence des délégués des deux pays se réunira le 16 mars 1908 à Berne pour discuter un projet d'entente sur les bases indiquées par la présente note ainsi que toutes autres questions connexes.

*Instruction:* Il y a lieu de prévoir la signature par les membres de la conférence d'un protocole final qui servira de base aux négociations diplomatiques ultérieures.

Au cas où la Délégation française voudrait étendre les délibérations à d'autres questions, les délégués suisses ne se prêteront pas à la discussion, mais demanderont les instructions du Conseil fédéral.