

12. JUNI 1909

575

260

E 2200 Paris 1/242

*Der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, L. Forrer,  
an den schweizerischen Gesandten in Paris, Ch. Lardy*

*S handschriftlich*

Bern, 12. Juni 1909

Ich hatte die Absicht, Sie fortwährend auf dem Laufenden zu halten. Allein ich kam nicht dazu. Neben den laufenden Geschäften der Eisenbahn-, der Post- und der Telegraphenabteilung, neben den steten Verhandlungen mit den Bernern und den SBB, neben den täglichen Instruktionsausarbeitungen musste ich auch weitere Leistungen verrichten, und am Abend war ich stets hundsmüde.

Die Sache ist seit vorgestern in Ordnung. Ich sende Ihnen alles, was gedruckt oder autographiert vorliegt, damit Sie den Gang der Angelegenheit ex post verfolgen können. Punkto Frasnè–Vallorbe–Daillens–Bussigny–Renens/Morges habe ich Nichts beizufügen. Die Regierung der Waadt hatte vor einigen Wochen eine Eingabe an uns gerichtet, wir möchten die Frage offen lassen, ob, wenn Frankreich auf Vallorbe–Bussigny beharre, es nicht den Waadtländern gestattet werden solle, die Linie aus eigenen Mitteln zu erstellen. Wir erteilten aber unserer Delegation den Auftrag, das betreffende Begehren der Franzosen abzulehnen. Als die Sache in der Konferenz verhandelt wurde und unsere Leute ihre ablehnende Erklärung abgegeben und motiviert hatten, zog Hr. Laurent die Abschrift eines Berichts der Waadtländer an uns aus der Tasche und las daraus vor! Der Bundesrat hat nach Lausanne geschrieben, man möchte sich darüber erklären. Wir sind wirklich allgemach gut versehen; Alles erinnert mich an das, was ich über die schweizerischen Zustände im Winter 1797/98 gelesen habe.

Punkto Vallorbe–Bussigny hat man schliesslich, um an Bord zu kommen, eine möglichst wenig sagende Formel akzeptiert.

Was Genf anbetrifft, so haben sich die Franzosen vollständig demaskiert und wissen nun die Genfer, was sie an ihnen haben. Es ist interessant, die Entwicklung der Faucillefrage zu verfolgen. Beginnen wir mit dem Bautenminister Gauthier. Folgt das vereinbarte Konferenzprogramm vom Frühjahr 1908. Kommt die vorjährige Konferenz: «*Quand le gouvernement français ...*». Auf die heurige Konferenz hin verlangten wir: «*Le gouvernement français procédera dans la délai de ... (mettons: 20) ans ...*». Frankreich lehnt diese Formel definitiv ab. Heute vor acht Tagen verlangten wir, nachdem unser Hauptantrag also beerdigt war, folgende Formel auf Insinuation Seitens Fazy und des Genfer Staatsrates hin: Wenn von dritter Seite das Geld zusammengebracht wird, so wird Frankreich seinerseits keine Schwierigkeiten machen und die Konzession oktroyieren. Herr Laurent reist nach Paris, um darüber Instruktionen zu holen. Nachdem man in Paris, jedenfalls nicht länger als eine halbe Minute, beraten, kommt er zurück und erklärt letzten Dienstag, dass die französische Regierung auch diese Formel definitiv ablehne.

Uns kanns ja auch recht sein. Die Hauptsache ist für uns der Rückkauf des Bahnhofes Genf nebst der Linie La Plaine–Genf. Die Genfer werden nun für uns

kündigen, ohne weiter auf ihrer Bedingung zu beharren, dass vorerst die Faucille zugesichert sein müsse.

Was nun endlich Moutier–Granges anbetrifft, so haben Sie den Zeitungen entnehmen können, was da alles gegangen ist. Ich will Ihnen nur über die letzte Phase berichten.

Mir hatte der Ambassador stets gesagt, man sei in Paris damit einverstanden, dass von einer Fortsetzung ab Grenchen direkt über die Aare gegen Lyss zu nicht mehr weiter die Rede sein solle, nachdem ich in der Konferenz mit den beteiligten Kreisen bestimmt erklärt hatte, dass der Bundesrat nie eine Linie konzessionieren werde, welche Biel abfahre. Plötzlich, am Schlusse der Konferenz, wehte wieder ein anderer Wind; das Prolongement Grenchen–Lyss müsse von uns doch zugestanden werden. Wir weigerten uns, selbst auf die Gefahr eines Bruches. Die Franzosen wünschten nun irgend eine Formel, die sie in Paris zeigen könnten. Endlich willigten wir ein, dass im procès verbal der Sache so Erwähnung getan werde: «Wenn die Verkehrszunahme derart ist, dass man an einen weiteren Raccourci (erster Raccourci = Münster–Grenchen) denken müsse, so werde l'étude ... l'objet de négociations entre les deux gouvernements bilden.»

Abgesehen von dem Unsinn: «L'étude formera l'objet de négociations» ist die Formel so nichtssagend als möglich.

Wenn man Sie fragt, so können Sie sagen, man sei in Bern erfreut, dass der Vertrag zu Stande gekommen, da man grossen Wert darauf lege, mit den Franzosen auf gutem Fusse zu stehen, dass man aber mit Bezug auf die Faucille mehr erwartet hätte, nachdem die Franzosen es gewesen, besonders Herr Gauthier, die mit Ungestüm unsere Mithilfe zur Erstellung dieser Linie verlangt hätten.

Jetzt ists  $\frac{1}{4}$  über 7 Uhr und kein Mensch mehr im Departement ausser mir. Ich kann Ihnen deshalb die Dokumente erst am Montag senden. Ich bitte sehr um Entschuldigung.

Ich kann den Brief nicht mehr revidieren, sehe fast nichts mehr, hats Fehler darin, so korrigieren Sie gefälligst selbst.

12. JUNI 1909

577

## ANNEX

CONVENTION ENTRE LA SUISSE ET LA FRANCE  
AU SUJET DES VOIES D'ACCÈS AU SIMPLON<sup>1</sup>

Conclue le 18 juin 1909.  
Ratifiée par la Suisse le 30 décembre 1909.  
Ratifiée par la France le 29 décembre 1909.  
Entrée en vigueur le 31 décembre 1909.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse,  
Après avoir vu et examiné la convention conclue sous réserve de ratification, à Berne, le 18 juin 1909, par les plénipotentiaires de la Suisse, d'une part, et de la France, d'autre part, pour l'amélioration des voies d'accès au chemin de fer du Simplon, et qui a été approuvée par le Conseil national le 20 décembre 1909 et par le Conseil des Etats le 23 du même mois et dont la teneur suit:

Armand Fallières, Président de la République Française,  
A tous ceux qui ces présentes Lettres verront; *Salut:*  
Une Convention relative à l'amélioration des voies d'accès au Simplon ayant été conclue à Berne le 18 Juin 1909 entre la France et la Suisse, Convention dont la teneur suit:

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:

Le Conseil fédéral suisse:  
Monsieur *Deucher*, président de la Confédération, et Messieurs les conseillers fédéraux *Comtesse* et *Forrer*,

*et le Président de la République française:*  
Son Excellence Monsieur le Comte *d'Aunay*, ambassadeur de la République française auprès de la Confédération suisse,  
lesquels après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier.  
Le Gouvernement français assurera l'établissement de la rectification Frasnè–Vallorbe sur territoire français et autorisera la compagnie P.L.M. à se charger de la construction et de l'exploitation de la partie située sur territoire suisse.<sup>2</sup>

Article 2.  
Les travaux d'exécution de la ligne de Frasnè 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, modifiée 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.

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

1. AS 1910, NF 26, S. 11–18. *Zur Botschaft an das Parlament vom 19. November 1909 siehe: BBl 1909, VI, S. 280 ff. Zu den Verhandlungen im Nationalrat vom 20. Dezember 1909 siehe: Sten. Bull. NR, 1909, S. 801 ff. Zu den Verhandlungen im Ständerat vom 21./23. Dezember 1909 siehe: Sten. Bull. StR, 1909, S. 424 ff.*

2. *Die Linie Frasnè–Vallorbe wurde am 16. Mai 1915 dem Verkehr übergeben.*

## Article 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.

## Article 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.

## Article 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.

## Article 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.

## Article 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 Annemasse–St. Gingolphe frontière.

## Article 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<sup>3</sup>.

## Article 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 chemin de fer intéressées.

## Article 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.

## Article 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.

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.

---

3. Der Lötschbergtunnel wurde am 15. Juli 1913 dem Verkehr übergeben. Auf der Linie Moutier–Grenchen wurde der Verkehr am 1. Oktober 1915 aufgenommen.

12. JUNI 1909

579

## Article 12.

Quand le Gouvernement français procédera à la construction d'une ligne de Lons-le-Saunier à Genève, par la Faucille, le Gouvernement fédéral fera le nécessaire pour en assurer la réalisation sur le territoire de la Confédération<sup>4</sup>.

## Article 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.

## Article 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.

## Article 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.

## Article 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, il n'y aura pas de droits de transmission aux frontières franco-suisse.

## Article 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.

## Article 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 Carlsruhe à Constance.

---

4. Die Faucille-Linie wurde nie gebaut.

## Article 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.

## Article 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.

## Article 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.

(L.S.) (Signé) D<sup>r</sup> A. Deucher.

(L.S.) (id.) Comtesse.

(L.S.) (id.) D<sup>r</sup> L. Forrer.

(L.S.) (id.) d'Aunay.

*Déclare* que la convention ci-dessus est ratifiée et a force de loi dans toutes ses parties, promettant, au nom de la Confédération suisse, de l'observer consciencieusement et en tout temps, en tant que cela dépend de celle-ci.

*En foi de quoi*, la présente ratification a été signée par le président et le 1<sup>er</sup> vice-chancelier de la Confédération suisse et munie du sceau fédéral.

Ainsi fait à Berne, le trente décembre mil neuf cent et neuf (30 décembre 1909).

Au nom du Conseil fédéral suisse:

L.S.

*Le président de la Confédération, Deucher.*

*Le 1<sup>er</sup> vice-chancelier, Schatzmann*

*Ayant vu et examiné ladite Convention, Nous l'avons approuvée et approuvons en vertu des dispositions de la Loi votée par le Sénat et par la Chambre des Députés; Déclarons qu'elle est acceptée, ratifiée et confirmée, et Promettons qu'elle sera inviolablement observée.*

*En foi de quoi, Nous avons donné les présentes, revêtues du Sceau de la République.*

A Paris, le 29 décembre 1909.

Sig.: A. Fallières.

L.S.

Par le Président de la République:

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

Sig.: S. Pichon.