

*Texte original*

## **Convention entre la Suisse et la France pour le raccordement du chemin de fer de Thonon au Bouveret par St-Gingolph<sup>1</sup>**

Conclue le 27 février 1882

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 27 avril 1882<sup>2</sup>

Instruments de ratification échangés le 12 juin 1882

*Le Conseil fédéral de la Confédération suisse  
et*

*le Président de la République française,*

également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer de Thonon au Bouveret, par St-Gingolph, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

*(Suivent les noms des plénipotentiaires)*

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

### **Art. 1**

Le gouvernement de la République française s'engage, dans les limites de la concession accordée à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à assurer l'exécution d'un chemin de fer de Thonon à la frontière suisse, dans la direction du Bouveret.

De son côté, le gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession accordée par lui à la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon, à assurer l'exécution du chemin de fer du Bouveret à la frontière française, dans la direction de Thonon.

Les travaux seront dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation au plus tard le 1er octobre 1885.

RS 13 229; FF 1882 I 696

<sup>1</sup> Voir aussi les art. 5 à 7 de la conv. du 18 juin 1909 entre la Suisse et la France au sujet des voies d'accès au Simplon (RS 0.742.140.334.94).

<sup>2</sup> Art. 1<sup>er</sup> let. d de l'AF du 27 avril 1882 (RO 6 453).

**Art. 2**

Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément au plan et profil joints au procès-verbal de la conférence tenue à Genève le 8 octobre 1881, lesquels, ainsi que ledit procès-verbal, sont approuvés par les hautes parties contractantes.

Le gouvernement français assurera l'exécution du pont sur la Morge à la frontière des deux Etats.

A défaut d'entente entre les administrations des chemins de fer limitrophes, au sujet de la répartition des frais de construction dudit pont, cette répartition sera faite par les deux gouvernements.

**Art. 3**

Chacun des deux gouvernements arrêtera et approuvera les projets relatifs à la construction, sur son territoire, des deux tronçons du chemin de fer dont il s'agit.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera, dans les deux pays, de 1,44 mètre au moins et de 1,45 mètre au plus.

Les tampons des locomotives et des wagons seront établis de telle manière qu'il y ait concordance avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en exploitation dans les deux pays.<sup>3</sup>

Les terrains seront achetés pour deux voies, et les ouvrages d'art et terrassements seront exécutés pour une seule voie, la seconde voie ne devant être établie que si les nécessités de l'exploitation l'exigent.

Dans le cas où la seconde voie serait établie, la largeur de l'entrevoie sera de 2 mètres entre les bords extérieurs des rails.

En pleine voie, les courbes auront au moins 300 mètres de rayon, et les déclivités ne dépasseront pas 0,020 par mètre.

**Art. 4**

Les deux gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières des deux chemins de fer français et suisse, et située partie sur le territoire français et partie sur le territoire suisse, soit exploitée par une seule compagnie ou administration.

Ils permettront que les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des lignes sur les deux territoires s'entendent à ce sujet. En cas d'accord à cet égard, accord qui sera soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, les deux gouvernements se réservent de s'entendre ultérieurement, en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

<sup>3</sup> La Suisse et la France ont adhéré à l'«Unité technique des chemins de fer» (RS 742.141.3).

#### **Art. 5**

Toute administration à laquelle sera confiée l'exploitation commune des parties française et suisse du chemin de fer sera tenue de désigner, tant en France qu'en Suisse, un agent spécial et un domicile d'élection où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitions que les gouvernements respectifs et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration.

Cette élection de domicile entraînera compétence judiciaire. Les instances civiles dirigées contre la compagnie chargée de l'exploitation commune, à raison de faits survenus sur la portion de territoire de l'un des deux pays comprise entre les stations frontières, pourront être portées devant la juridiction du domicile élu dans ce pays.

#### **Art. 6**

Les deux gouvernements s'engagent à faire rédiger les règlements de police, pour ce chemin de fer, autant que possible d'après les mêmes principes et à faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra, d'une manière uniforme.

Les individus légalement condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois ou règlements en matière de douanes ou de péages ne pourront pas être employés entre les stations de jonction.

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

#### **Art. 7**

Les deux gouvernements feront, d'un commun accord, en sorte que, dans les stations dans lesquelles, tant en France qu'en Suisse, ce chemin de fer sera relié avec ceux déjà existants dans les deux pays, il y ait, autant que possible, correspondance entre les départs et les arrivées des trains les plus directs. Ils se réservent de déterminer le minimum des trains destinés au transport des voyageurs, minimum qui ne pourra, dans aucun cas, être moindre de trois par jour dans chaque direction.

#### **Art. 8**

Sur tout le parcours du chemin de fer, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux Etats quant au mode et au prix de transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des Etats dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'Etat dans lequel ils entreront, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

#### **Art. 9**

Les deux gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et pour la police concernant les voyageurs, seront réglées de la manière la plus favorable que le permet la législation de chacun des deux Etats.

**Art. 10**

Pour favoriser autant que possible l'exploitation du chemin de fer, les deux gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises transportés, en ce qui concerne les formalités d'expédition en douane, toutes les facilités compatibles avec les lois douanières et les règlements généraux des deux Etats, et spécialement celles qui sont déjà ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles situées à la frontière, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination, sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'à ce lieu de destination se trouve établi un bureau de douane, qu'il soit satisfait aux lois et règlements généraux, et pour autant que dans certains cas, d'après ces lois et règlements, la visite ne soit pas jugée nécessaire ailleurs.

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

**Art. 11**

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

**Art. 12**

Les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer seront tenues, en ce qui concerne le service des postes entre et dans les stations frontières, de remplir les obligations dont l'indication suit:

1. Transporter gratuitement, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux gouvernements, avec leur matériel de service, les lettres et les employés chargés du service;
2. Transporter gratuitement, tant que les deux gouvernements ne feront pas usage de la faculté mentionnée au paragraphe précédent, les malles de la poste et les courriers qui convoient les malles, dans un ou deux compartiments d'une voiture ordinaire de 2<sup>e</sup> classe;
3. Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures destinées au service de la poste et leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les paquets;
4. Mettre à la disposition des administrations postales des deux Etats, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts;

5. Etablir autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

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

### **Art. 13**

Les deux gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électromagnétiques pour le service du chemin de fer.

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

Les administrations française et suisse auront droit au transport gratuit du personnel voyageant pour le service et du matériel nécessaires à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes établies par chacune d'elles le long du chemin de fer, entre les deux gares les plus rapprochées de la frontière.

### **Art. 14**

La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées, à Paris, aussitôt que faire se pourra.

*En foi de quoi*, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et l'on revêtu de leurs cachets.

Fait en double expédition, à Paris, le 27 février 1882.

Kern

Ch. Jagerschmidt

