

1. FEBRUAR 1874

95

41

E 53/83

*Der schweizerische Legationsrat in Paris, Ch. Lardy
an den Bundespräsidenten und Vorsteher des Politischen Departements,
K. Schenk*

B Confidentiel

Paris, 1^{er} février 1874

Ayant eu l'occasion de rencontrer hier M. le Duc Decazes, je l'ai entretenu officieusement des détails que M. de Chaudordy Vous a communiqués sur le prochain dépôt d'un rapport défavorable à une subvention du *percement du Simplon* par la France.

M. le Ministre des Affaires Etrangères ignorait jusqu'à l'existence de la proposition de MM. Baragnon, Gambetta et consorts. Après que j'eus mis brièvement M. Decazes au courant de la situation, j'ai obtenu de lui la promesse qu'il chercherait à voir le rapporteur de la Commission chargée d'étudier cette affaire, et qu'il n'avait aucune objection à intervenir personnellement pour obtenir le renvoi du dépôt du rapport, si rien de sérieux ne s'y oppose.

Ce matin, j'ai appris que la proposition Baragnon-Gambetta avait été renvoyée à la Commission des Chemins de fer et que M. Cézanne était chargé du rapport. Par l'entremise d'un député de ma connaissance, je me suis immédiatement fait introduire auprès de M. Cézanne.

Ce dernier était précisément occupé de l'étude de cette question et avait sur sa table de nombreux plans et cartes de la Vallée du Rhône et du Simplon. M. Cézanne, longtemps ingénieur du Chemin de fer du Nord, est du reste fort compétent en ces matières et a rédigé un remarquable rapport à l'Assemblée Nationale sur le chemin de fer de Calais à Marseille.

M. Cézanne n'est nullement favorable à M. de La Valette, qu'il considère comme «ayant discrédité la ligne du Simplon et causé par avance un sérieux préjudice aux personnes qui voudront s'occuper d'une manière réelle de la construction de cette grande voie alpestre». De plus, M. Cézanne m'a dit qu'il n'était personnellement animé que de sentiments bienveillants pour le percement du Simplon. Il a cependant présenté les objections suivantes:

«Nous sommes en France dans la position que voici: Un propriétaire riche, auquel on vient parler d'un chemin vicinal utile, voisin de son domaine, et qui est susceptible d'en augmenter la valeur, pourra accueillir avec faveur la demande que lui feront ses voisins de souscrire quelques milles francs pour la construction de cette route. Mais si cette demande lui est faite le lendemain de l'incendie de sa maison et alors que les murs en sont troués par les obus, il répondra: Laissez-moi d'abord rebâtir mon toit et restaurer mes murs, et ensuite j'examinerai ce que ces travaux de première nécessité ont coûté et je verrai si mes revenus me permettront de m'intéresser à votre chemin. La France est dans une position analogue à l'égard du percement du Simplon. Nous n'en contestons nullement l'utilité. Je crois même que cette ligne peut rendre de réels services. Cependant elle me paraît n'avoir en France qu'un rayonnement restreint. Si le chemin de fer d'Amiens à Dijon se construit, elle pourra gagner en importance. Cependant le Simplon aura

toujours, comparé au Mont Cenis, deux inconvénients: Le premier est qu'on doit franchir deux chaînes de montagnes, le Jura d'abord, puis les Alpes, tandis qu'au Mont Cenis on aborde directement les Alpes. Le second est qu'une seule compagnie est maîtresse de toute la ligne de Paris au Mont Cenis, ce qui rend plus faciles des combinaisons de tarifs pour lutter contre le Gothard. Sur le chemin de fer du Simplon par contre, il faudra toujours une entente avec les chemins de fer suisses.» Un troisième désavantage insinué par M. Cézanne est qu'au point de vue stratégique, la France ne pourrait se servir du Simplon sans violer la neutralité suisse, ce qui, dans une guerre quelconque, est une éventualité trop grave pour qu'on ne doive pas en tenir compte.

«Je suis cependant de l'avis, a continué M. Cézanne, que la question d'une subvention de la France doit seulement être ajournée et non pas écartée. J'ai la conviction que le Simplon se fera. Seulement le moment n'est pas favorable. Nous avons une foule de chemins de fer exclusivement français, dont la construction immédiate est pour nous absolument indispensable, tant au point de vue militaire qu'au point de vue commercial. Nous avons à refaire toutes nos forteresses anciennes et à en construire de nouvelles sur notre frontière de l'Est. Cela représente, *au bas mot*, deux milliards de dépenses *nécessaires* à l'intérieur du pays. Il me paraît donc difficile de songer en ce moment à subventionner à l'étranger un chemin de fer très utile sans doute, mais dont nous pouvons encore nous passer.

Quant à retarder le dépôt de mon rapport pour être agréable à Votre Gouvernement, et pour permettre de prendre en Suisse toutes mesures de sauvegarde que l'on jugerait utiles, soit dans l'intérêt de l'œuvre elle-même, soit en faveur des victimes de M. de La Valette, j'y consens très volontiers, d'autant plus volontiers que les conclusions de ce rapport ne sont pas encore très arrêtées dans mon esprit. Cependant, il ne faudrait pas que le délai fût trop long et dépassât le milieu du mois prochain.»

J'ai cru devoir Vous faire immédiatement part de cette conversation, dont Vous aurez à déduire les conséquences. M. de Loys devant arriver prochainement à Paris et étant très au courant de la situation, je suppose que Vous n'aurez pas d'objection à ce que je l'introduise auprès de M. Cézanne.

Le procès actuellement pendant entre La Valette et une partie de son Conseil d'Administration sera jugé dans le courant de la semaine par le tribunal de 1^{ère} instance de Paris, à ce que j'ai appris hier à la direction du Contentieux au Ministère des Affaires Etrangères.

Je dois ajouter que M. Cézanne a entendu émettre l'opinion, sans vouloir se prononcer encore sur son bien-fondé, qu'il serait peut-être préférable pour la France de ne pas engager un capital de cinquante millions dans le Simplon, mais d'employer, après l'achèvement du Gothard, les *revenus* de ces cinquante millions à subventionner la Compagnie P[aris] L[yon] M[éditerranée] pour lui permettre, par des tarifs différentiels, d'attirer vers le Mont Cenis le trafic des départements français de l'Est, plutôt que de laisser les produits de ces départements se diriger sur Bâle et le Gothard.