

*Le Ministre de Suisse à Paris, Ch. Lardy,
au Chef du Département politique, W. Deucher*

L confidentielle

Paris, 4 février 1903

En me référant à mon rapport du 29 janvier¹ relatif au *Frasne—Vallorbe*, je ne puis m'empêcher de Vous faire part de mon impression au sujet de la conduite à suivre. Vous vous rappelez que M. Dervillé avait demandé une démarche de ma part pour presser M. Delcassé de provoquer une décision du Gouvernement français.

Du moment où nous sommes certains que la Compagnie P.L.M. continue à vouloir énergiquement le *Frasne—Vallorbe* et du moment où son président déclare, d'une part, que le temps presse, et, d'autre part, qu'il a obtenu du Ministre actuel des Travaux publics une promesse en faveur de cette ligne, je suis très disposé à penser que la meilleure tactique à adopter par nous est le silence, ou tout au moins l'absence complète d'initiative.

Je crois que si nous manifestons avec tant soit peu de vivacité des sympathies pour le *Frasne—Vallorbe*, cela risque de faire penser ici que les autres tracés sont décidément beaucoup plus favorables à la France. Le nombre est grand en France de ceux qui croient qu'une chose ne peut pas être bonne pour un pays étranger sans être mauvaise pour la France; il vaut donc mieux, *a priori*, en ces temps de protectionnisme et de nationalisme, laisser les intéressés français agir, surtout lorsqu'ils sont aussi puissants que le P.L.M.

L'énorme dépense que la ligne de la Faucille entraînera me paraît un obstacle évident au vote, par le parlement français, des crédits nécessaires. Pour la France, la grande ligne restera toujours celle de Paris à Marseille, d'abord parce qu'elle est la plus longue sur territoire français, et ensuite parce qu'elle alimente un port français et des lignes de navigation françaises. Des lignes à travers les Alpes ne seront jamais vues ici avec enthousiasme. Ce n'est pas la France qui a fait le Mont-Cenis, c'est la Sardaigne, pour ne pas être séparée de la Savoie. A l'époque où la France avait encore l'Alsace nous avons fait en 1869 de grands efforts pour amener Napoléon III et le vice-empereur, M. Rocher, à subventionner le Gothard; nous n'avons pas abouti. Lors des fameuses conventions de 1882/83 entre l'Etat et les Chemins de fers français et bien que Gambetta fût favorable au Simplon, nous n'avons pas réussi davantage à faire insérer dans les conventions le principe d'une subvention d'une douzaine de millions.

Il n'est donc pas sérieusement à craindre, ou, pour mieux dire, il est impossible, que le parlement français jette cent millions dans le tunnel sous la Faucille. En France on sait par expérience que le Mont-Cenis coûte de l'argent, et on ne

1. *Non reproduit.*

croit pas à un très grand avenir du Simplon. On veut faire quelque chose mais on ne fera rien d'énorme. Donc, on fera le Frasnè—Vallorbe qui est la solution de beaucoup la moins coûteuse, et on réservera l'avenir, pour le cas où, contre toute attente, le Simplon serait une très belle affaire.

Enfin, au point de vue diplomatique, si nous nous montrons trop empressés, on se dira à Paris que nous serons disposés à payer fort cher le raccordement à Vallorbe et on s'ingéniera à trouver quelque chose à nous demander. Je cite au hasard, tout en me rappelant qu'il y a une trentaine d'années, les Genevois avaient demandé, sur tous les tons, un chemin de fer reliant leur gare avec la Hte-Savoie et qu'on nous a fait payer la convention de raccordement par des concessions douanières à la zone; par la reconnaissance diplomatique de l'annexion et par la reconnaissance du droit de la France de supprimer ou de modifier la zone franche de Savoie, ce qui était abominablement cher. Pour le raccordement à Vallorbe, si nous avons l'air d'en avoir trop envie, on pourra nous demander peut-être l'engagement de ne pas racheter la gare de Genève, ou des concessions douanières en faveur des zones comme conséquence de l'ajournement de la Faucille, ou des concessions de tarifs sur le parcours Vallorbe—Brigue, etc.

Si au contraire c'est le P.L.M. qui, comme c'est la vérité, agit dans son intérêt à lui sur le Gouvernement français pour obtenir un tracé à la fois peu coûteux, permettant de ne pas faire la double voie sur la section Frasnè—Pontarlier—Vallorbe, éliminant l'énorme dépense de la Faucille, on n'aura plus autant de prétextes pour nous faire chanter et pour nous demander des concessions. Notre presse, notamment à Lausanne, n'a déjà que trop parlé.

Je me résume en émettant l'opinion: 1° que le P.L.M. veut le Frasnè—Vallorbe, 2° que la France considérera toujours la ligne de Marseille comme sa vraie ligne sur terre et sa vraie ligne au point de vue de ses intérêts maritimes, en sorte qu'il est tout à fait invraisemblable qu'elle ne choisisse pas le tracé le moins coûteux. En d'autres termes il est tout à fait invraisemblable qu'elle dépense 100 millions pour la Faucille. 3° Qu'en faisant du zèle en faveur du Frasnè—Vallorbe, nous risquons des demandes exagérées, tandis qu'en conservant pour le moment une attitude passive, nous ne courons pas de risques sérieux, puisque le P.L.M. et le Gouvernement français seront amenés par la force des choses à vouloir cette ligne pour l'époque de l'ouverture du Simplon.

Si j'estime qu'il n'y a pas lieu de prendre *d'initiative*, j'estime, d'autre part, qu'il n'y a aucun motif pour que, si l'occasion s'en présente, si le Ministre des Affaires étrangères ou celui des Travaux publics me parle de la chose, ou si l'Ambassadeur de France à Berne Vous en entretient, nous ne répondions pas qu'en effet le Frasnè—Vallorbe nous paraît être actuellement la solution la plus pratique, la plus prompte et la moins coûteuse, et que c'est pour cela que nous avons accordé au P.L.M. la concession sur territoire suisse, convaincus d'ailleurs qu'en demandant la concession chez nous, le P.L.M. s'était assuré de l'assentiment préalable du Gouvernement français, ainsi que cela résulte du rapport adressé par la Direction de cette compagnie à l'assemblée d'actionnaires du 23 janvier.

Il est bien entendu qu'il s'agit là de l'attitude *actuelle* et non pas d'une résolution immuable; les circonstances peuvent changer, et notre attitude pourra se modifier. Mon seul but en Vous écrivant ce qui précède, a été de Vous prier

924

14 FÉVRIER 1903

d'examiner de très près la demande de M. Dervillé et de Vous signaler le fait que la démarche sollicitée par le P.L.M. et une action diplomatique de la Suisse, peuvent, à l'heure actuelle, avoir des inconvénients, tandis qu'une absence d'initiative, tout en ne compromettant rien, peut offrir certains avantages.