

Voies d'accès au Simplon

*Legation de Suisse
en France*

Paris, (8^e Arr^t) le 4 Février 1903

15 bis, rue de Maignan
N^o 232/96
170

SCHWEIZER. POLIT. DEPART.
5-FEB 1903
N^o 18 / VIII.

Confidentielle

PRIÈRE DE RAPPELER
LE NUMÉRO CI-DESSUS.

EIDG. EISENBARND. DEPARTEMENT
REGISTRATUR
N^o 1008.
16. Februar 1903.

*filen
5-11-03*

Monsieur le Président,

Du me référant à mon rapport du 29 Janvier relatif au Fresne Tallarbe, je ne puis m'empêcher de Vous faire part de mon impression au sujet de la conduite à suivre. Vous vous rappelez que M. Servillé, avait demandé une démarche de ma part pour prier M. Delessé de provoquer une décision du Gouvernement Français.

Du moment où nous sommes certains que la Compagnie P.L.M. Au Département Politique fédéral
Berne.



2

continue à vouloir énergiquement
 le Frasne-Vallarbe et de moment on
 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'ab-
 sence complète d'initiative.

Je crois que si nous
 manifestons avec tant soit peu de
 viracité les sympathies pour le
 Frasne-Vallarbe, cela risque de faire
 penser ici que les autres tracés sont
 décidément beaucoup plus favo-
 rables 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

meins, a priori, en ces temps de protectionnisme et de nationalisme, laisser les intérêts 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 parcequ'elle est la plus longue sur territoire français, et ensuite parcequ'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 Savoigne, 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 arrêter Napoléon III et le vice-empereur, M. Rouher, à subventionner le

le Gotthard; nous n'avons pas abouti.
 Lors des fameuses conventions de 1882/83
 entre l'Etat et les Chemins de fer Français,
 et bien que Gambetta fût favorable au
 Simplon, nous n'avons pas révisé
 davantage à faire insérer dans les
 conventions le principe d'une sub-
 ventio[n] d'une douzaine de millions.
 Il n'est donc pas sérieu-
 sement à craindre, ou, pour mieux
 dire, il est impossible, que le parle-
 ment français jette cent millions
 sans le trébuchet sous la Faucille.
 En France on sait par expérience
 que le Mont-Cenis coûte de l'argent,
 et on ne croit pas en très grand
 avenir du Simplon. On veut faire
 quelque chose, mais on ne fera rien
 d'important. Donc, on fera le Frasne-
 Vallarbe qui est la solution de beau-
 coup la moins douteuse, et on ré-
 servera l'avenir, pour le cas où, contra-

Toute attente, le Suiplou, serait une
très belle affaire.

Enfin, au point de vue diplo-
matique, si nous nous montrons
trop empresés, on se vira à Paris que
nous serons disposés à payer fort cher
le raccordement à Vallarbe 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 H^{te} Savoie et qu'on nous a fait payer
la convention de raccordement par des
concessions Souvaines 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 raccor-
dement à Vallarbe, si nous avons l'air
d'en avoir trop envie, on pourra nous

demande peut-être d'engagement de ne pas racheter la gare de Genève, ou des concessions Sonavières en faveur des Jônes comme conséquence de l'ajournement de la Faucille, ou des concessions de tarifs sur le parcours Vallorbe - Origneville, 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 Franay-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 L'ancêtre, n'a déjà que trop parlé.

Je me résume en émettant l'opinion : 1° que le P.L.M. veut le

Frasne - Vallorbe, 2° que la France
 considérera toujours la ligne de Marseille
 comme sa vraie ligne, son 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
 France. - 3° On en faisant du zèle
 en faveur du Frasne 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 se 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 réportions pas que en effet le Frasne -
 Vallarbe nous paraît être actuellement
 la solution la plus pratique, la
 plus prompte et la moins cou-
 teuse, et que c'est pour cela que nous
 avons accouré au P.L.M. la concession
 sur territoire suisse, convaincus d'ailleurs
 que demandant la concession chez
 nous, le P.L.M. s'était assuré de
 l'assentiment préalable du Gov-
 ernement français, ainsi que cela
 résulte du rapport adressé par la
 Direction de cette compagnie à l'assemb-
 lé d'actionnaires du 23 Janvier.

Il est bien entendu qu'il
 s'agit là de l'abitude actuelle et
 non pas d'une résolution in-

variable ; les circonstances peuvent
changer, et notre attitude pourra se
modifier. Mon seul but en Vous
écrivant ce qui précède, a été de Vous
prier d'examiner de très près la demande
de M. Servillé et de Vous signaler le
fait que la démarche sollicitée par le
P.C.M. est une action diplomatique de
la Suisse, peuvent, à l'heure actuelle,
avoir des inconvénients, tandis qu'une
absence d'initiative, tout en ne com-
promettant rien, peut offrir certains
avantages.

Agriez, Monsieur le Président,
les assurances de ma très haute con-
sideration.

Le Ministre de Suisse.

Jolly