

E 53, Archiv-Nr. 108

*Der schweizerische Gesandte in Paris, Ch. Lardy, an den Bundespräsidenten und
Vorsteher des Politischen Departementes, M. Ruchet*

Kopie

S secret

Paris, 7 avril 1905

Le Ministre des Travaux publics, Mr. Gauthier, m'a téléphoné hier après-midi qu'il me recevrait aujourd'hui à 2 heures et, après un entretien de cinq quarts d'heure, j'ai l'honneur de vous rendre compte de cette conversation:

Après que j'eus exposé notre point de vue, en commentant brièvement la note remise à Mr. Delcassé le 1^{er} de ce mois¹, Mr. Gauthier m'a dit qu'au Conseil de ce matin, Mr. le Ministre des Affaires étrangères lui avait annoncé la réception et la transmission très prochaine de votre note (j'en avais apporté une copie que je lui ai remise à titre privé) et qu'il était heureux de s'expliquer extra-officiellement sur les *lignes d'accès du Simplon*; qu'il cherchait à s'éclairer; qu'il avait trouvé beaucoup de choses à déblayer par suite des fréquentes maladies de son prédécesseur; qu'il avait dû étudier par bribes, mais qu'il avait une opinion personnelle à peu près faite; qu'il me la communiquait sous réserve d'en changer et sous réserve de l'opinion du Conseil des Ministres, c'est-à-dire sans garantie du Gouvernement.

En ce qui concerne la solution préconisée par la Suisse et le P.L.M., d'un tunnel sous le Mont d'Or, elle offre l'inconvénient technique que la pente du tunnel sera de France en Suisse, alors que les couches de rocher sont verticales et qu'on sera obligé de ne percer que de Suisse en France à cause de l'écoulement des eaux; c'est comme si le tunnel avait 14 kilomètres au lieu de 8; ce sera très long. En outre, on n'évite pas le haut plateau neigeux et déboisé de Frasne au Mont d'Or, ce qui rendra l'exploitation hivernale incertaine. Ensuite, au point de vue parlementaire, il n'a presque aucun partisan, le seul ami de ce tracé répudiant

1. Nr. 68.

Frasne pour avoir La Joux, Pontarlier est naturellement hostile. Enfin et surtout, il ne profitera qu'au P.L.M., qui désire concurrencer l'Est; si le P.L.M. le veut, qu'il débourse les 21 millions nécessaires; l'Etat français, comme Etat, ne peut ou ne doit favoriser une compagnie au détriment de l'autre; s'il devait être partial, il donnerait plutôt la préférence à l'Est sur le P.L.M., parce que l'Est est très chargé de lignes stratégiques imposées par l'Etat, que la garantie d'intérêts est très près de fonctionner sur l'Etat quand elle ne fonctionne pas, tandis que le P.L.M. n'y a plus recours et qu'il peut ainsi plus facilement supporter des charges nouvelles; même si le P.L.M. prenait la résolution d'assumer toute la dépense, l'Etat devrait d'ailleurs y regarder de près pour s'assurer que la diminution des recettes du réseau de l'Est résultant de ce détournement de trafic ne serait pas préjudiciable aux intérêts financiers de l'Etat.

Quand au Wildstrubel ou au Lötschberg, s'il doit se faire, ce serait un motif de plus pour ne pas se presser, car on devrait dans ce cas améliorer la ligne de Pontarlier, dont le député se plaint et prévoit déjà le transfert de la douane aux Verrières.

Quant à la correction de grand style Mouchard–Andelot et Bussigny–Val-lorbe, au sujet de laquelle la Suisse refuse d'ailleurs de s'engager, elle coûterait à la France 60 millions, ce qui est gros, et ce qui commence à se rapprocher du coût de la Faucille, sans supprimer d'ailleurs le mauvais plateau de Frasné ou de la Joux à l'entrée du tunnel du Mont d'Or.

Quant à la Faucille, on pourrait en réduire le coût à 90 millions, parce qu'on ferait les tunnels à une seule voie avec une galerie de direction parallèle pour la seconde voie future. Cela ne serait pas plus cher que les 60 millions du Mouchard–Andelot, attendu que l'exploitation sur des pentes de 15% est d'un quart plus chère que sur des pentes de 10, ce qui, tout compte fait, met les deux tracés à peu près sur le même pied. – Les tunnels de la Faucille étant en forme de toit, l'écoulement des eaux vers les deux extrémités sera toujours assuré pendant la construction; il y aura d'ailleurs peu d'eau, puisque la vallée de la Valserine est pleine de sources, ce qui prouve que les eaux ne s'enfoncent pas dans les profondeurs. Seulement la Faucille, outre l'inconvénient qu'elle a de coûter fort cher, a l'autre inconvénient d'aboutir en Suisse, qu'on passe sur la rive droite du Léman ou sur la rive gauche comme le réclament à grands cris les Savoyards. Elle oblige à traiter avec la Suisse, à passer par les douanes suisses, à dépendre des tarifs suisses.

On peut donc se demander si l'intérêt général français n'est pas d'abandonner entièrement le Simplon à son sort, de construire une ligne complètement franco-italienne, et pour cela, de déboucher à Bellegarde et non pas dans le pays de Gex, puis de contourner le canton de Genève pour aboutir à Chamonix, percer le Mont-Blanc et déboucher dans la vallée d'Aoste. On arrive ainsi à Novarre et à Milan aussi vite que par le Simplon; on donne satisfaction au P.L.M. dont le réseau sera emprunté sur la totalité du parcours jusqu'à la frontière italienne; on donne satisfaction aux Marseillais qui se prétendent moins lésés par un tunnel plus rapproché de leur ville; on donne satisfaction aux Savoyards; on étend la sphère d'attraction du tunnel du côté du centre de la France. – Quant au coût, c'est une affaire de 200 millions; la France payerait la totalité du tunnel, cent

millions plus les cent millions pour la ligne de Lons-le-Saunier à Bellegarde; c'est une affaire de 20 millions pendant 10 ans; le budget consacre chaque année environ 70 millions à la construction de lignes d'intérêt général; ces lignes tirent à leur fin, et tout en laissant 40 à 50 millions disponibles pour des constructions dans le reste de la France, on pourra, sans grever le contribuable, détacher les vingt millions nécessaires; cela se fera sans bruit par l'émission d'obligations du P.L.M. et cela se traduira par une annuité minime. – Des Italiens, car l'idée vient d'eux, sont venus récemment entretenir le Ministre des Travaux publics de cette combinaison, qui, sauf nouvel examen, semble réellement être la solution d'intérêt général et réellement français à recommander à l'adoption du Conseil des Ministres et du Parlement.

Mr. Gauthier partira en vacances vers le 23 avril; il a dit au Sénat qu'il présenterait des propositions à la rentrée soit fin mai (L'officiel a imprimé à tort 20 mai), ce qui signifie la mi-juin. – Il emportera avec lui à la campagne tout le dossier des lignes d'accès au Simplon, devra retravailler ce qu'il aura fait en rentrant à Paris parce qu'il lui aura certainement manqué un certain nombre de renseignements, puis présentera ses propositions définitives au Conseil des Ministres. Il est tout prêt à avoir à son retour un nouvel entretien avec moi. Mr. Delcassé, auquel il avait exprimé le désir d'ouvrir des négociations avec la Suisse, lui écrit que l'opinion du Conseil fédéral étant suffisamment connue, c'était à lui à faire connaître ses intentions avant d'avoir avec Berne de nouveaux entretiens. C'est ce qu'il fait. Son opinion n'est pas absolue, pas entièrement définitive, mais elle se précise chaque jour davantage dans son esprit dans la direction d'un percement du Mont-Blanc; le Simplon risque, il est vrai, de devenir une sorte de Mont-Cenis sans zone d'influence au Nord, mais la France a tout profit à aller en Italie sans interposition d'un territoire étranger.

Je n'ai guère fait qu'écouter Mr. Gauthier, dont l'éloquence et l'abondance carcassonnaises suffisaient pour remplir la conversation.

Il me semble que si nous sommes renvoyés au P.L.M. pour la totalité des 21 millions de Frasné-Vallorbe, et si l'Etat français tente le P.L.M. en lui offrant de payer les frais du Mont-Blanc, la compagnie présidée par Mr. Dervillé a bien des chances de ne rien vouloir faire pour le Mont d'Or.

Je crois que si l'on jette dans les esprits l'idée nouvelle du Mont-Blanc, cela va entraîner de nombreux retards, et que cela aboutit, pour assez longtemps, à ne rien faire du tout.

Je crois enfin que, si le Mont-Blanc devait se percer, ceux qui ont abouti à ce résultat auront, d'une balle, fait les beaux coups suivants: a) tué le Frasné-Vallorbe b) gravement compromis le Simplon et les 100 millions que la Suisse y a mis c) tué la zone-franche de la Haute-Savoie puisqu'une grande ligne internationale ne peut guère aboutir en dehors des douanes françaises d) tué la neutralité de la Savoie parce que la France voudra fortifier le débouché d'un tunnel venant d'Italie. – Tout cela n'est pas gai.

Je suis prêt à aller passer un jour à Berne pour m'entretenir avec vous de ces graves questions, et je saisis cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président, l'hommage de ma très haute considération.