

27. FEBRUAR 1908

485

217

E 53, Archiv-Nr. 111

*Der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, J. Zemp,
an den Vorsteher des Militärdepartementes, L. Forrer*

S confidentielle

Berne, 27 février 1908

Sous la poussée des intérêts économiques du canton et de la ville de Genève qu'il importait de ne pas mettre en opposition avec les intérêts de la Confédération, le Conseil fédéral a donné son adhésion à un programme franco-suisse prévoyant, sous certaines conditions et dans un délai point encore précisé, la construction de la ligne de la Faucille et l'établissement de la ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives.

Le Conseil fédéral est conscient de la situation qui résultera de la réalisation de ce programme, à savoir que trois lignes françaises principales déboucheront dans le canton de Genève (ligne de Paris, ligne de Lyon et ligne de la Savoie) tandis qu'une seule ligne suisse viendra y aboutir, celle de Lausanne. Il faut s'attendre dans ces conditions à une augmentation considérable du nombre des Français établis dans le canton de Genève et qui déjà actuellement dépasse le chiffre inquiétant de 40,000.

Il résulte d'autre part des discours prononcés par M. Barthou, Ministre des Travaux publics, que la question des voies d'accès au Simplon fait l'objet d'une entente continue entre les quatre Ministères des Affaires étrangères, des Travaux publics, des Finances et de la *Guerre*. D'où il appert que nos voisins donnent aussi tous leurs soins au côté militaire de la question et rédigeront les instructions de leur délégation en tenant compte de leurs intérêts stratégiques.

La Suisse doit faire de même et saisir l'occasion de faire prévaloir d'une façon durable ses intérêts ferroviaires, qui sont aussi des intérêts militaires, dans le canton de Genève. La question revêt un triple aspect et peut se formuler ainsi:

Qui doit être propriétaire des voies ferrées?

Quel régime choisir pour les lignes confiées à l'exploitation du P.L.M.?

Qui doit exploiter la ligne de raccordement?

Voici, à notre avis, les solutions que commande l'intérêt suisse:

1. Propriété des lignes.

Toute voie ferrée normale sur territoire genevois doit être propriété suisse, soit propriété des C.F.F. ou du canton de Genève. Dans ce dernier cas, la concession doit prévoir la possibilité du rachat en tout temps, de façon à donner la faculté de faire cesser tout conflit d'intérêts avec le canton de Genève au cas où celui-ci demeurerait ou deviendrait propriétaire du Meyrin-frontière, de la ligne de raccordement et du Vollandes-Annemasse.

2. Régime des lignes dont l'exploitation est confiée au P.L.M.

Le programme de la conférence franco-suisse prévoit qu'après le rachat l'exploitation du tronçon Genève-La Plaine continuera à se faire par la compagnie P.L.M. sous des conditions à déterminer. A notre avis – et ceci doit valoir

pour toute autre ligne – cette exploitation doit être limitée au service des trains, tandis que le service des gares et de la voie serait assuré dès la frontière par le personnel suisse des C.F.F. Si l'Italie a tenu à instituer ce même régime d'exploitation sur la ligne Iselle–Domodossola, la Suisse a des motifs encore infiniment plus pressants de l'instituer sur territoire genevois où il s'agit de renforcer l'influence suisse. Ce régime, préconisé à la conférence du 8 mars 1907¹ avec le Conseil d'Etat du canton de Genève, n'a d'ailleurs pas rencontré d'opposition (voir page 15 du procès-verbal, discours de M. Müller, président de la Confédération).

3. *Exploitation de la ligne de raccordement.*

Genève-Cornavin et Annemasse constituent les deux nœuds des voies ferrées. La ligne de raccordement est donc celle qui va de Genève-Cornavin à Annemasse et non pas simplement de Genève-Cornavin à Genève-Eaux-Vives, qui ne sera plus qu'une gare de passage. A qui donner maintenant l'exploitation du Genève-Cornavin–Annemasse? L'intérêt économique veut que ce soit aux C.F.F., car celui-là sera en fait maître du partage du trafic qui exploitera la ligne de raccordement.

Les solutions que nous venons de vous exposer sont dictées par des considérations de politique nationale et économique et constituent, pour ainsi dire, une digue contre une mainmise française sur les chemins de fer genevois. Nul doute nous semble-t-il que ces solutions ne soient aussi les plus favorables aux intérêts militaires obligés de s'accommoder de la Faucille et du raccordement².

Nous désirons toutefois vous donner, avant que se réunisse la conférence franco-suisse du 16 mars, l'occasion de nous faire part de votre avis en cette question importante. Nous y tenons d'autant plus qu'on est peut-être à la veille de régler d'une façon décisive et définitive le régime des chemins de fer sur territoire genevois.

Les deux cartes spéciales que nous joignons au présent office vous permettront de bien saisir la situation dans son ensemble et dans son détail.

1. E 53, Archiv-Nr. 110.

2. *Zur Situation Genfs sagte Casimir von Arx, Verwaltungsratspräsident der SBB, am 11. März 1908 in der Vorberatung der Instruktionen, dass er im Faucille-Projekt und im Bau der gewünschten Verbindungslinie keine nationale Gefahr für Genf sehe: Le véritable danger consisterait à laisser s'accréditer à Genève l'opinion que la Confédération ne se soucie point de la prospérité économique de ce canton et ne défend pas énergiquement ses intérêts à l'égal de ceux d'autres cantons. Il faut que les Genevois puissent être non seulement de fait mais aussi de cœur avec la Suisse, car dans ces conditions toute tentative étrangère de mainmise sur Genève serait singulièrement moins périlleuse. Mais il y a plus, la question de Genève est une question européenne et toute grande puissance qui tâcherait de la résoudre à son profit se lancerait dans une aventure dangereuse pour elle-même (E 8100 (A) 1974/69/3).*