

Die Delegierten¹ der Simplonkonferenz an den Bundesrat

S confidentiel

Berne, 2 avril 1908

[...]²

La compensation pour la construction de la ligne Frasnè–Vallorbe devait essentiellement résider dans l'octroi de la concession Meyrin–frontière (ligne de la Faucille), dans l'établissement de la ligne de raccordement Cornavin–Eaux-Vives entraînant une dépense de plusieurs millions, enfin dans le partage du trafic Faucille–Simplon entre les lignes des deux rives du Léman. Ces concessions – pour ne pas parler de la subvention de 20 millions du canton de Genève – devaient rendre le projet de la Faucille viable et en faciliter la réalisation. Or dès le début des négociations s'accusa, de la part de la Délégation française, la tendance à prouver que l'intérêt porté en France au projet de la Faucille allait diminuant et que l'exécution de cette ligne était indéfiniment renvoyée. Sans renoncer pour cela aux très grandes concessions de la Suisse dans cette affaire de la Faucille, la Délégation française fit état du soi-disant changement des circonstances pour réclamer de nouvelles compensations non prévues dans la note diplomatique et déposer le projet de résolution suivant:

«En considération de l'intérêt que présente pour les deux pays l'amélioration des voies d'accès au Simplon dans la direction du Nord, le Gouvernement fédéral, après concession de la ligne Moutier–Granges et de son prolongement vers Lyss, en facilitera l'exécution et l'exploitation par des partages équitables de trafic.»

A l'appui de cette proposition, la Délégation française fit valoir qu'un des principes à la base de la politique ferroviaire de la France est de traiter sur un pied d'égalité les grandes compagnies du P.L.M. et de l'Est, afin de donner une égale satisfaction aux intérêts des différentes régions de la France. Si donc on favorise le P.L.M. en traitant avec faveur le Frasnè–Vallorbe et la Faucille, il faut rétablir l'équilibre en veillant à améliorer les voies qui donnent à la compagnie de l'Est accès au Simplon; ce faisant on pourra davantage compter que le Parlement français donnera son approbation à la future convention internationale. Or cette satisfaction de tous les intérêts français en jeu réside dans l'établissement du raccourci Moutier–Granges prolongé dans la direction de Lyss. On crée par là,

1. Zur Zusammensetzung siehe Nr. 220, Anm. 1.

2. Auf Wunsch beider Delegationen beschloss die Konferenz am 23. März 1908 die Beratungen zu unterbrechen, um bei den Regierungen über folgende Fragen neue Instruktionen einzuholen: A) Errichtung einer neuen doppelspurigen Abkürzung von Vallorbe nach Bussigny. B) Errichtung einer neuen Linie von Moutier nach Grenchen mit Verlängerung nach Lyss. C) Bau einer Verbindungsbahn zwischen Genf-Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse und Anwendung der Tarife der PLM auf den Transitverkehr. D) Verteilung des Faucille-Simplon-Verkehrs auf die beiden Genferseeufer.

Zu den einzelnen Fragen äussert sich die schweizerische Delegation. Nicht abgedruckt ist ihre Ansicht zu den Punkten A, C und D.

pour l'Est et le Nord de la France, une excellente voie d'accès au Simplon via Lötschberg qui offrira en même temps de grands avantages au trafic hollando-belge à destination de l'Italie et vice-versa.

Nous avons objecté à cette proposition que l'établissement du raccourci Moutier–Granges et une affaire d'ordre purement intérieur de la Suisse, vu qu'il ne s'agit pas d'une jonction internationale reliant un chemin de fer français à un chemin de fer suisse mais uniquement d'une ligne dans l'intérieur de la Suisse dont la concession doit être réservée à la libre décision de l'Assemblée fédérale et dont les prétentions au partage du trafic doivent se régler uniquement d'après la législation suisse. Il est inadmissible de laisser préjuger les droits de la Suisse en contractant un engagement vis-à-vis d'un Etat étranger.

A cela s'ajoute que les intérêts des chemins de fer fédéraux et avec eux les intérêts économiques de la Suisse sont considérablement engagés dans cette question. Supposé qu'à la concession déjà accordée du Moutier–Granges et de ses embranchements sur Bienne et Soleure vienne s'ajouter la concession du prolongement via Perles sur Büren, Dotzingen ou un autre point de la ligne Soleure–Lyss et qu'on construise dans la suite raccourci et prolongement, on créerait par là une ligne plus courte non seulement pour le trafic se dirigeant sur l'Italie et vice-versa depuis l'Est ou le Nord de la France ainsi que pour le trafic hollando-belge transitant en France mais encore pour *tout* le trafic qui, entrant en Suisse par Bâle, se dirige depuis la Belgique, la Hollande et l'Allemagne sur l'Italie et vice-versa. Or cela revient à affaiblir considérablement la principale route suisse Bâle–Gothard–Italie qui offre sur ses concurrentes l'avantage d'une plus grande longueur de parcours d'environ 100 kilomètres. La Suisse ne peut admettre une pareille mise en danger des intérêts de ses chemins de fer fédéraux; il ne s'agit en effet de rien moins que d'une atteinte à l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux qui doit être repoussée avec la plus grande énergie. C'est en partant de ces considérations que les chemins de fer fédéraux ont répondu négativement à la demande qui leur avait été adressée le 9 février 1907³ de se charger de l'exploitation de la ligne Moutier–Granges et de convenir d'un partage du trafic. Cela n'exclut point dans l'avenir une entente à l'amiable avec le chemin de fer du Lötschberg pour un équitable partage du trafic, mais il importe de ne point limiter par des engagements internationaux la libre décision que les chemins de fer fédéraux seront appelés à prendre dans cette question.

Il ne faut pas oublier non plus qu'outre le préjudice porté aux chemins de fer fédéraux il y a celui, considérable, qui atteindrait les intérêts commerciaux du chemin de fer du Weissenstein et de ses suivants, les chemins de fer de l'Emmental et du Berthoud–Thoune.

La perte de trafic en perspective n'est d'ailleurs nullement compensée par le gain d'un surcroît quelconque de trafic international important, car il ne s'agit, au fond, que de déplacements de trafic tout au détriment de la Suisse.

Comme on l'a déjà dit dans la question du raccourci Vallorbe–Bussigny, la Confédération ne doit plus, depuis qu'elle a nationalisé les chemins de fer,

3. Nicht ermittelt.

concéder à des tiers, cantons ou compagnies, la construction de raccourcis. Là où un raccourci s'impose, c'est aux chemins de fer fédéraux qu'il appartient de le construire. Mais dans le cas particulier, loin de s'imposer, la construction du raccourci doit être repoussée, vu qu'elle porterait le plus grave préjudice aux intérêts des chemins de fer fédéraux⁴.

La Délégation suisse a en conséquence déposé le projet de résolution suivant conforme aux instructions du Conseil fédéral:

1. La question de savoir si les voies d'accès au Simplon dans la direction du Nord exigent une nouvelle ligne de Moutier à Granges et un prolongement de cette ligne vers Lyss doit être réservée à un examen ultérieur par les autorités suisses et ne saurait être traitée dans une convention internationale.

2. Les partages de trafic sont réglés dans l'intérieur de la Suisse par la législation suisse.

3. La Suisse ne peut donc pas, pour les motifs énoncés ci-dessus, donner suite aux propositions françaises, mais elle examinera avec bienveillance tous les moyens de faciliter et d'augmenter le trafic à destination du Simplon dans toutes les directions, y compris celle de l'Est et du Nord de la France dans l'intérêt commun de la France et de la Suisse.

Après avoir demandé le renvoi de l'affaire à une séance suivante, la Délégation française proposa le 23 mars d'adopter la résolution suivante:

«En considération de l'intérêt que présente pour les deux pays l'amélioration des voies d'accès au Simplon dans la direction du Nord, le Gouvernement fédéral assurera la construction du raccourci Moutier–Granges et de son prolongement vers Lyss. De son côté le Gouvernement français fera doubler la voie entre Belfort et Morvillars, étant entendu que l'exécution de ces travaux sera entreprise avant la mise en exploitation du tunnel du Lötschberg».

Conformément à vos instructions nous déclarâmes que cette proposition n'était pas davantage acceptable; elle allait, en effet, encore au-delà de la proposition primitive en demandant à la Suisse non plus seulement l'autorisation de construire la ligne Moutier–Granges et son prolongement mais encore de prendre l'engagement de construire elle-même le raccourci si préjudiciable à ses propres intérêts et d'en commencer les travaux avant la mise en exploitation du tunnel du Lötschberg.

Une fois ces déclarations échangées, les délibérations de la Conférence furent ajournées.

Avant de reprendre ces délibérations, il nous paraît opportun, en vue de compléter les actes, qu'une enquête détermine le plus exactement possible l'influence que l'établissement du raccourci Moutier–Granges et de son prolongement vers Lyss aurait sur la situation commerciale des chemins de fer fédéraux. Aussi vous prions-nous de bien vouloir donner mandat à votre Département des

4. *Der Präsident der Generaldirektion der SBB, P. Weissenbach, bestätigte dem EPED (Zemp) am 20. Juli 1908 die ablehnende Haltung, die er schon am 17. Juli 1908 gegenüber dem Regierungsrat des Kantons Bern eingenommen hatte. Für den Fall eines Baus der Linie Moutier–Grenchen fordert der Untersuchungsbericht der SBB vom 17. Dezember 1908 eine Verkehrsteilung (E 53, Archiv-Nr. 112/113).*

8. APRIL 1908

507

Chemins de fer de demander à la Direction générale des chemins de fer fédéraux
de procéder à cette enquête.

[...]