

C o n f i d e n t i e l .

DÉLÉGATION SUISSE

B e r n e , le 2 avril 1908.

A u C o n s e i l f é d é r a l s u i s s e ,

B E R N E .  
-----Monsieur le Président de la Confédération et  
Messieurs les Conseillers fédéraux,

Nous avons l'honneur de vous informer que la Conférence franco-suisse des voies d'accès au Simplon a décidé, dans sa séance du 23 mars dernier, d'interrompre provisoirement ses délibérations pour les reprendre le 12 mai prochain, à moins que l'un des deux Gouvernements intéressés ne juge un nouvel ajournement nécessaire en raison de la nécessité de compléter les études ou pour d'autres motifs.

Le résultat des délibérations est consigné dans le Recueil des procès-verbaux que vous trouverez ci-joint, recueil qui se termine par la récapitulation des résolutions adoptées par la Conférence. Nous remarquons expressément à ce sujet qu'aucune des dites résolutions ne peut être considérée comme définitivement acquise, la Délégation s'étant réservée de revenir en tout temps sur les résolutions déjà prises et de ne sanctionner définitivement un texte que par l'adoption du projet général d'entente. Votre Autorité demeure donc pleinement libre de revenir sur n'importe quelle des résolutions déjà adoptées et d'en provoquer le changement en donnant de nouvelles instructions à vos délégués.

Si un accord provisoire a pu s'établir sur la plupart des questions qui ont été soumises à la Conférence à la suite de la note diplomatique ou qui ont surgi au cours des délibé-



rations, il est d'autres questions en revanche qui ne permettraient pas de prendre position immédiatement mais qui appelleraient de nouvelles études et enquêtes ou exigeraient de nouvelles instructions de la part des deux Gouvernements. C'est en ce sens que la Conférence a ajourné ses débats sur les questions suivantes renvoyées à un nouvel examen :

1.) l'établissement d'un nouveau raccourci à double voie de Vallorbe à Bussigny ;

2.) l'établissement d'une nouvelle ligne de Moutier à Granges avec prolongement dans la direction de Lyss ;

3.) l'exploitation de la ligne de raccordement Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse et l'application des tarifs P.L.M. au trafic de transit ;

4.) le partage du trafic Faucille - Simplon entre les lignes des deux rives du Léman.

Nous prenons la liberté de présenter les observations suivantes sur ces différentes questions.

#### Raccourci Vallorbe - Bussigny.

Aux termes du contrat du 14/15 octobre 1902 conclu entre le P.L.M. et le J.S., cette dernière compagnie s'est obligée, pour le cas de l'établissement du raccourci Frasné - Vallorbe, à transformer la gare de Vallorbe et à poser la double voie sur la section Vallorbe - Daillens. En leur qualité de successeurs du Jura-Simplon les chemins de fer fédéraux ont agrandi les installations de la gare de Vallorbe de façon à répondre aux besoins provisoires et ont dépensé à cet effet une somme d'environ 2 millions de francs. Les travaux d'extension et de parachèvement de cette gare consécutifs à la mise en oeuvre du raccourci Frasné - Vallorbe absorberont, d'après les prévisions, une nouvelle somme de 6 millions. La double

voie Vallorbe - Daillens, qui est en exploitation, a de son côté coûté environ 5 millions.

Le trafic de la ligne Vallorbe - Lausanne est resté, même après l'ouverture du tunnel du Simplon, des plus modeste, tout au moins en ce qui concerne les marchandises ; il est encore si loin de répondre à ce qu'on en attendait que la simple voie aurait parfaitement suffi à l'assurer. Quant à savoir si l'ouverture du raccourci Frasné - Vallorbe apportera un notable accroissement de trafic, c'est là une question dont la solution affirmative dépend en grande partie de la bonne volonté du P.L.M. Mais, de toute façon, la double voie actuelle suffira longtemps encore à assurer le trafic quelque augmenté qu'il soit.

Dans ces conditions l'établissement d'une nouvelle ligne à double voie constituerait une vraie dilapidation de capitaux à laquelle on ne pourrait trouver de justification.

Afin toutefois de donner une preuve de bonne volonté à la Délégation française, nous lui avons proposé la résolution suivante :

"L'étude d'un raccourci de Bussigny à Vallorbe fera l'objet de nouvelles négociations entre les deux Etats lorsque les deux administrations de chemins de fer intéressées jugeront que le développement du trafic en exige l'établissement."

A ce texte, la Délégation française a opposé le suivant :

"Les deux parties contractantes sont d'accord pour considérer comme désirable l'exécution d'un raccourci entre Vallorbe et Bussigny.

Au cas où les autorités du canton de Vaud se déclareraient disposées à se charger de cette entreprise, le Gouvernement fédéral n'y ferait pas obstacle".

Le texte de la proposition française repose sur l'hypothèse que le canton de Vaud se chargerait de l'établissement

du raccourci Vallorbe - Bussigny. Mais même si tel était le cas et si le raccourci était cédé gratis aux chemins de fer fédéraux, il faudrait toujours compter avec les frais de double exploitation des deux lignes, fardeau des plus onéreux pour les chemins de fer fédéraux. Nous estimons en outre qu'il est inadmissible de concéder à des cantons ou à des particuliers la construction de "raccourcis" à tous les bouts et angles du réseau fédéral, attendu que cette façon d'agir est la négation d'une politique ferroviaire suisse rationnelle et intelligente.

Comme il paraît toutefois résulter de la proposition française qu'il y a eu des négociations entre le canton de Vaud et la compagnie du P.L.M., il y aurait un réel intérêt à établir de façon authentique si des engagements ont été contractés ou s'il y a désir de les contracter.

La Délégation française a en outre émis l'idée que la Suisse pourrait donner une certaine satisfaction à la France en calculant les tarifs de transit comme si le raccourci Vallorbe - Bussigny était déjà établi, c'est-à-dire en décomptant environ 7 kilomètres de tarifs. Cette solution qui établirait un principe absolument fâcheux serait cependant, suivant le cas, préférable à la solution comportant l'établissement du raccourci avec une dépense d'environ 16 millions de francs. Mais il conviendrait, pour se faire une idée nette des conséquences financières qu'entraînerait cette mesure, de faire procéder à des calculs exacts d'ici à la prochaine réunion de la Conférence.

Nouvelle ligne Moutier - Granges avec prolongement dans  
la direction Busswil - Lyss.

La note diplomatique du 11 février 1908 a inscrit en tête de l'accord :

"Les deux Gouvernements admettent en principe que la solution complète qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays doit être cherchée dans la construction de la ligne de Frasnè à Vallorbe par le Mont-d'Or et de Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée de ces deux lignes".

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 Frasné - 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, 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 est 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, Dotzigen 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 1907 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 Val-lorbe - Bussigny, la Confédération ne doit plus, depuis qu'elle a nationalisé les chemins de fer, 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 fédéraux.

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

Exploitation et tarifs Cornavin-Annemasse.

Conformément à vos instructions l'exploitation du raccordement Genève - Cornavin à Genève - Eaux-Vives, frontière franco-suisse, doit être assurée par les Chemins de fer fédéraux et s'étendre sur territoire français jusqu'à Annemasse.

La ligne Genève - Cornavin à Annemasse se compose de trois tronçons :

a.) Genève-Cornavin à Genève-Eaux-Vives, environ 11 km à construire par la Suisse. Nous ignorons quel en sera le coût, mais on peut doré et déjà prévoir que les expropriations seront fort onéreuses ; il faut compter, dit-on, sur une dépense de vingt millions.

b.) Genève-Eaux-Vives à Chêne-Bourg, frontière franco-suisse, environ 4 km, déjà construit aux frais du canton de Genève et exploité pour son compte par la Cie P.L.M. Le canton de Genève devra résilier, comme il en a le droit, la convention passée avec cette compagnie et remettre l'exploitation aux C.F.F. à des conditions à débattre.

c.) Frontière franco-suisse près Chêne-Bourg à Annemasse, environ 2 km, appartenant à la Cie P.L.M., avec laquelle les C.F.F. auraient à s'entendre pour opérer la jonction de leur exploitation à la gare d'Annemasse, point de bifurcation des lignes de la Savoie, Chamonix et Annecy, cette exploitation pouvant d'ailleurs être limitée à la traction et conduite des trains.

La construction sur territoire suisse étant assurée par la Suisse et à ses frais, l'exploitation par les C.F.F. va de soi et, comme il n'y a pas de gare de jonction à la frontière, il paraît indiqué d'opérer cette jonction en gare d'Annemasse.

La Suisse doit conserver une action prépondérante sur l'exploitation de cette ligne, dans l'intérêt national. Elle

doit pouvoir commander dans une mesure équitable le trafic en provenance de la Faucille à destination des lignes de la Savoie et surtout du Mont-Blanc, pour le cas où le percement de ce nouveau passage, encore improbable, viendrait à être réalisé. Il serait imprudent de ne pas compter avec cette éventualité.

Le trafic local de ce métropolitain, notamment entre Genève-Cornavin et Genève-Eaux-Vives, c'est-à-dire un trafic purement suisse, sera certainement très important et joue un rôle prépondérant dans la question de savoir qui doit exploiter le raccordement ; il nous paraît donc hors de doute que c'est aux C.F.F. qu'incombe ce soin.

Mais la Délégation française n'a pas admis cette solution simple et naturelle et elle a demandé au contraire que "l'exploitation de la jonction Cornavin-Annemasse soit assurée par la Compagnie P.L.M. dans les mêmes conditions que celles de Genève à la Plaine".

Elle a fait entre autres valoir que le raccordement était avant tout destiné à assurer la circulation, dans les deux sens, des trains de transit Faucille aux territoires français de la Savoie, Chamonix, Annecy et qu'un double changement de machines et de personnel à Genève-Cornavin et Annemasse, constituerait une entrave au trafic et irait à l'encontre du but principal que l'on s'est proposé en assurant la construction du raccordement.

La Délégation française a fait observer aussi que, pour faciliter et même permettre l'établissement des tarifs de transit, il était nécessaire que les tarifs P.L.M. fussent appliqués sur le raccordement, comme on le prévoyait sur le tronçon Genève - La Plaine et comme c'était déjà le cas de Genève-Eaux-Vives à la frontière franco-suisse de Chêne-Bourg.

Elle a exprimé le désir qu'en cette circonstance on traite la Faucille aussi bien que les Chemins de fer badois au passage du territoire schaffhousois.

Toutefois, en présence des objections de la Délégation suisse, elle a proposé un texte transactionnel ainsi conçu :

"La Suisse laissera circuler entre Genève-Cornavin et Genève-Eaux-Vives les trains P.L.M. ayant à transiter à travers le territoire helvétique, ainsi que les trains en provenance ou à destination d'Annemasse. Les tarifs P.L.M. seront applicables au trafic de transit".

La Délégation française limiterait ainsi l'ingérence de la France dans l'exploitation par les C.F.F. du raccordement Cornavin - Eaux-Vives, au passage des trains de transit (traction et conduite des trains) et des trains à destination ou en provenance d'Annemasse loco. Quant aux tarifs P.L.M., leur application serait limitée au trafic de transit. Par contre, il semble résulter de cette proposition transactionnelle que l'exploitation de Genève - Eaux-Vives - frontière suisse à Annemasse continuerait à être assurée par le P.L.M., comme cela est actuellement le cas. La Délégation française n'a pas parlé des trains Paris - Milan via Simplon par la Faucille ; cette éventualité n'est pas écartée par la proposition française.

Avant de se prononcer sur cette proposition, il est nécessaire de la faire examiner par les Chemins de fer fédéraux, tant au point de vue de l'exploitation qu'à celui des tarifs.

Les objections françaises, en ce qui concerne les trains directs de transit, ne sont pas sans valeur. Pour le canton de Genève comme pour la France, le raccordement fait pour ainsi dire partie intégrante du percement de la Faucille et on ne comprendrait pas qu'après avoir dépensé des sommes con-

sidérables pour l'établissement de ces deux lignes, on créât sans nécessité absolue un obstacle à la circulation des trains de transit en exigeant un changement de machines, de personnel, etc. à Genève et à Annemasse, pour traverser les 15 km environ de l'enclave genevoise. On ne pourra donc guère se refuser à faire une concession sur ce point et à faciliter cette circulation en transit dans la mesure du possible. Mais dans tous les cas le trafic local doit être réservé aux C.F.F. jusqu'à Annemasse.

Quant aux tarifs, il ne semble pas à première vue que l'application des taxes suisses soit un obstacle à la circulation de transit, mais on comprend cependant que la France doive être garantie contre des taxes arbitraires trop élevées qui nuiraient au développement du trafic et que, d'autre part, la Suisse doive être garantie contre des abaissements de taxes trop considérables.

Le coût du tronçon sera, on l'a dit plus haut, fort cher; la Suisse doit donc pouvoir appliquer des taxes plus élevées que les taxes normales prévues à la loi fédérale sur les tarifs, comme on le fait au Simplon et ailleurs; mais il ne faudrait pas que cette majoration soit telle qu'elle puisse être envisagée par la France comme une entrave. D'autre part, la Suisse ne pourrait pas se contenter de taxes aussi basses que celles que le P.L.M. applique dans la formation de ses tarifs à grande distance et qui descendent quelquefois jusqu'à 1 centime  $\frac{3}{4}$  par tonne et par kilomètre. Le rendement serait dérisoire en présence du coût élevé de l'entreprise.

Il y aurait donc lieu de soumettre les questions suivantes à l'examen des C.F.F. :

Exploitation :

1. Les C.F.F. pourraient-ils et dans quelles conditions, laisser circuler sur le raccordement les trains P.L.M. ayant

à transiter sur le territoire suisse, ainsi que les trains en provenance ou à destination d'Annemasse et cela dans la double hypothèse d'une jonction d'exploitation des C.F.F. avec le P.L.M. à Annemasse ou à Genève - Eaux-Vives ?

Tarifs :

2. En supposant l'application, sur le raccordement, des bases de tarifs résultant de la législation suisse, avec majoration motivée sur le coût élevé de la construction, quelles seraient les garanties à donner au P.L.M. contre une élévation exagérée des taxes et à la Suisse contre un abaissement trop considérable de ces mêmes taxes ?

3. En raison des différences de systèmes de tarifs C.F.F. et P.L.M., quelles seraient les simplifications que les C.F.F. pourraient admettre dans le but de faciliter au P.L.M. la soudure des taxes dans l'établissement des tarifs de transit ?

4. L'application dans le trafic de transit des tarifs P.L.M., au besoin majorés sur le parcours du raccordement, serait-elle désirable ou présenterait-elle des inconvénients ?

Partage du trafic de la Faucille.

La Note diplomatique prévoyait une entente entre les deux gouvernements sur le partage du trafic "sur rails français à destination du Simplon" entre la rive droite et la rive gauche du Léman.

Conformément à ce texte et à nos instructions, nous avons proposé la résolution suivante :

"Le trafic-marchandises venant de France par la Faucille et transitant à destination de l'Italie par le Simplon sera partagé par moitié entre la rive droite et la rive gauche du Léman. Le trafic de transit au départ de l'Italie et à destination de la France via Simplon ainsi que, dans les deux sens

et dans sa totalité, le trafic local Genève - Simplon et au delà demeureront complètement réservés aux chemins de fer fédéraux".

La Délégation française a déclaré que le sens de la Note diplomatique sur ce point n'avait pas été compris en France comme en Suisse, et que l'adoption de la proposition suisse équivaldrait à la renonciation à la Faucille. Elle a fait observer que, d'après les règles générales admises entre les administrations de chemins de fer suisses et françaises, le trafic appartient à la voie la plus courte, et que si ce principe était appliqué, le trafic de la Faucille à destination ou en provenance d'Italie devrait revenir à la rive gauche du Léman. Elle a proposé en conséquence ou de supprimer cet article ou de le modifier en admettant le partage du trafic dans les deux sens.

Nous avons dû reconnaître que la revendication de la Délégation française n'était pas sans fondement, et nous avons modifié comme suit notre proposition, en réservant l'approbation du Conseil fédéral :

"Le trafic-marchandises venant de France par la Faucille et transitant à destination de l'Italie par le Simplon et vice-versa sera partagé par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du Léman. Le trafic local Genève - Simplon et au delà dans les deux sens demeure réservé aux chemins de fer fédéraux".

De son côté, la Délégation française propose la résolution suivante, qui ne diffère du projet suisse que par la rédaction :

"Le trafic-marchandises franco-italien, dans les deux sens, dont l'itinéraire court s'établira par la Faucille et le Simplon, sera partagé par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du Léman.

Le trafic de Genève - local avec l'Italie, par le Simplon, dans les deux sens, demeure réservé aux C.F.F. Ne seront pas considérées comme trafic de Genève-local les marchandises en provenance ou à destination de la France ayant fait l'objet d'une réexpédition à Genève".

Nous estimons qu'il ne peut pas y avoir d'équivoque au sujet de la dernière phrase de cette proposition si on la complète en ajoutant les mots "via Faucille" après les mots "de la France". Nous croyons donc devoir recommander l'adoption de la résolution formulée par la Délégation française en la complétant comme il vient d'être dit.

Nous vous serons obligés de bien vouloir faire procéder le plus rapidement possible aux enquêtes demandées sur les questions 1 (Vallorbe - Bussigny), 2 (Moutier - Granges) et 3 (Cornavin - Annemasse) et de nous faire parvenir vos nouvelles instructions avant la réunion de la Conférence.

Nous saisissons cette occasion de vous renouveler, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Pour la Délégation suisse à la  
Conférence,

Le Président :

sig. Casimir von Arx.

Le Secrétaire :

sig. Dr. Bonzon.

Annexe :

-----  
Recueil des  
procès-verbaux suivra.

B