

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

C o n s i d é r a t i o n s

présentées par le chef du Département des Finances sur l'intérêt de solutionner promptement la question des lignes d'accès du Simplon au point de vue de l'avenir financier et économique des chemins de fer fédéraux et au point de vue de la politique intérieure de la Suisse.

Nous avons déjà eu l'occasion d'insister auprès du Conseil fédéral sur l'intérêt qu'il y avait pour la Suisse à profiter des dispositions actuelles du Gouvernement français pour arriver à obtenir l'acheminement sur nos rails de tout le trafic français destiné à l'Italie et provenant des régions industrielles de l'est et du nord de la France et de l'Angleterre.

Nous croyons devoir insister à nouveau pour une prompt solution, afin que d'autres combinaisons et d'autres ententes ne viennent pas prendre la place de celle que nous pouvons aujourd'hui réaliser, si nous avons la volonté d'agir promptement et si nous sortons de la période de lenteurs qui a trop longtemps duré.

C'est une erreur, dont nous risquons d'être victimes, que de croire que le trafic qui arrive aujourd'hui sur nos lignes et spécialement sur le Gothard nous est acquis pour toujours et ne peut nous être enlevé, et que nous sommes et resterons indéfiniment, à raison de notre situation géographique, selon une expression consacrée, la plaque tournante des chemins de fer du continent et du trafic allant du nord au sud de l'Europe. Nous aurions tort de nous endormir dans cette fausse sécurité. Nous devons au contraire nous dire que notre pays, ensuite de l'exiguité de son territoire, peut être contourné plus facilement qu'un autre, qu'il y a des changements incessants dans la vie économique des peuples, dans leur outillage de transports, que des voies nouvelles peuvent s'ouvrir au commerce, dont le résultat sera de faire périlcliter celles dont on croyait l'avenir assuré et que dans ce domaine surtout il faut savoir faire de la politique prévoyante.



Un exemple saisissant d'actualité pour appuyer notre opinion. Ne voyons-nous pas en ce moment des combinaisons surgir pour relier l'Allemagne à la France par des lignes ferrées dont les projets étaient demeurés en suspens depuis la guerre franco-allemande ? La Commission du budget du Reichstag ne vient-elle pas de recommander parmi ces projets ceux de St. Dié à Saales, de Saint-Dié à Sainte-Marie des Mines ? Ne savons-nous pas aussi que l'on étudie en ce moment très sérieusement des lignes traversant la crête des Vosges, celles de Colmar à Gerardmer, de Colmar à Cornimont et de Wisserling à Bussang ? On s'inquiète actuellement à Bâle de ces projets qui auraient pour résultat inévitable un détournement de trafic international au préjudice de Bâle. On s'inquiète encore plus du danger que pourraient faire courir à la Suisse les efforts qui sont faits pour que le trafic allemand à destination de Lyon et de Marseille soit acheminé sur Mulhouse et Belfort sans passer sur notre territoire. Personne n'ignore que de Bâle à la Riviera le parcours le plus rapide est aujourd'hui celui de Bâle-Mulhouse-Belfort-Lyon-Marseille (grâce aussi aux trains rapides quotidiens qui circulent sur ce parcours). Personne n'ignore que la Direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine déploie depuis longtemps une activité aussi habile que dangereuse pour que tout le trafic de Marseille et du sud de la France à destination des pays d'Allemagne et au-delà soit amené directement sur les rails français le long de la frontière suisse et n'emprunte pas en conséquence le réseau suisse.

Il y a là une situation devant laquelle nous ne pouvons rester indifférents et qui nous commande d'agir. Or, nous avons aujourd'hui une occasion trop favorable pour que nous la laissions échapper. Cette occasion, c'est la demande de la France de comprendre parmi les lignes d'accès du Simplon le raccourci Moutier-Granges qui doit favoriser la politique commerciale de la Compagnie de l'Est, approuvée et appuyée par le Gouvernement français, de mettre entre nos mains et de faire transporter sur nos rails tout le trafic à destination de

l'Italie provenant des régions industrielles de l'est et du nord de la France, de l'Angleterre par Calais et d'une partie de la Belgique. Nous avons ainsi l'occasion d'établir d'une façon durable avec la France et la Compagnie de l'Est un puissant courant de trafic qui ne pourra que se développer avec les années et qui ne pourra plus être facilement détourné de notre pays. -- N'est-ce donc rien que cela et notre intérêt national bien compris, et que nous devons placer au-dessus de toute considération d'intérêt régionaliste, ne nous commande-t-il pas de faire bon accueil à un projet qui peut nous assurer un semblable résultat ?

Pourquoi nous plaindre, comme on l'a fait, que la France, entrant dans les vues de la Compagnie de l'Est, ait demandé d'élargir le programme de la conférence des lignes d'accès du Simplon en y introduisant le raccourci Moutier-Granges ? Ne devons-nous pas au contraire nous féliciter de voir la France venir à nous en demandant que l'acheminement du trafic que nous amènera la Compagnie de l'Est soit encore facilité par un raccourci pour la construction duquel les moyens financiers sont déjà assurés sans que nous ayons à fournir une participation quelconque ? Ceux qui étudieront plus tard l'histoire des lignes d'accès du Simplon et des négociations auxquelles elles ont donné lieu trouveront peut-être que nous avons manqué d'habileté en ne profitant pas de l'occasion pour exiger à notre tour de la France et de la Compagnie de l'Est un équivalent au raccourci Moutier-Granges, soit une rectification de tracé sur territoire français, de manière à abrégé encore la distance entre Calais et la frontière suisse.

Nous ne pouvons que gagner à un accord comme celui qui est recherché par la France, tendant à faire converger sur nos rails tout le trafic possible du nord vers le sud, tandis que nos chemins de fer risquent de perdre des éléments considérables de trafic si cet accord n'intervient pas et si la France vient à substituer d'autres combinaisons et une autre politique à celles qu'elle veut faire actuellement prévaloir et dont le résultat ne peut que nous être favorable.

Nous envisageons depuis longtemps que dans le règlement des questions que soulèvent les lignes d'accès du Simplon, les chemins de fer fédéraux se laissent absorber par le petit côté, celui d'accorder ou non une part du trafic qui s'acheminera sur l'Italie depuis l'est et le nord de la France par la route du Moutier-Granges et du Lötschberg au Simplon. Il semble vraiment que le Simplon, construit exclusivement avec des capitaux suisses, ne soit pas une ligne suisse et que nous devons écarter toute combinaison susceptible d'augmenter son trafic.

Nous n'avons pas non plus intérêt à priver le Lötschberg de tout élément de trafic international et à réduire cette ligne à la famine et à la misère. Si telle est la politique que la Confédération et les chemins de fer fédéraux devaient suivre, nous n'aurions pas dû alors accorder à cette ligne du Lötschberg une subvention de 6 millions et exiger en même temps l'exécution des travaux qui doivent faciliter le doublement de la voie. Une pareille politique, étroite et égoïste, déchaînerait d'ailleurs la guerre parmi les Confédérés, ce que nous voulons éviter.

Mais, nous dit-on, le trafic que nous apporte la Compagnie de l'Est pour l'Italie peut passer et passera par le Gothard. Pourquoi dès lors irions-nous en céder une partie au débouché du Simplon, au Lötschberg et au Moutier-Granges et dépouiller le Gothard de ce qui lui appartient ?

Ce raisonnement n'aurait une valeur que si ce trafic était acquis d'une manière définitive à la route du Gothard et si aucune concurrence ne pouvait le lui enlever. Mais ce n'est pas le cas. D'abord le Simplon et le Lötschberg étant construits et offrant ainsi les avantages de la plus courte distance pour tout le trafic international venant du nord et de l'est de la France et de l'Angleterre, il est tout naturel que la Compagnie de l'Est qui nous apporte ce trafic veuille profiter de ce parcours minimum. On sait le rôle que jouent les distances kilométriques réelles pour la distribution

du trafic ^{et} l'on ne doit point s'étonner si la Compagnie du Lötschberg demande qu'on répartisse, selon un coefficient à déterminer, le trafic qui nous sera livré par la Compagnie de l'Est.

Mais il faut poser la question autrement. Est-ce que ce trafic international ne peut pas, selon les combinaisons qui pourront surgir, être détourné de la Suisse et échapper non seulement à la route du Simplon et à la ligne d'accès du Lötschberg, mais encore au Gothard et est-ce que nous ne risquons pas de tout perdre parce que nous n'aurons pas su profiter d'une occasion favorable et nous prêter à une politique à laquelle la Compagnie et le Gouvernement français attachent un très sérieux intérêt en voulant utiliser de préférence la route du Simplon pour l'acheminement du trafic destiné à l'Italie ? Si nous ne savons pas profiter de cette occasion, si nous décourageons par trop de lenteurs la Compagnie de l'Est et le Gouvernement français dans leurs dispositions actuelles favorables, si par notre faute la convention pour les lignes d'accès du Simplon n'aboutit pas, la politique qui est aujourd'hui poursuivie par le Gouvernement français sera abandonnée et nous aurons contribué au triomphe d'une politique rivale qui a aussi ses partisans et qui a pour objectif, en se plaçant sur le terrain de l'intérêt national, de conserver le plus possible le trafic français et international sur les rails français, de résister à l'accaparement de ce trafic par les rails étrangers et surtout par le Gothard que l'on a toujours considéré en France comme une entreprise allemande et préjudiciable aux intérêts français ?

Cette politique est celle que préconisent en France des hommes qui disposent d'une certaine influence et qui critiquent le but poursuivi aujourd'hui par le Gouvernement français dans la conférence des lignes d'accès du Simplon. Nous pourrions fournir à l'appui bien des témoignages. Nous nous bornerons à citer les passages les plus subjectifs d'un article que M. Georges TROUILLOT, ancien Ministre du Commerce dans le Ministère précédent, a publié en juillet 1908 dans la Revue politique et parlementaire sous ce titre :

" La conférence de Berne et le Simplon " .

M. TROUILLOT expose dans cet article " que la route de Delle au Simplon par le Lötschberg ne peut qu'ouvrir une source de pertes quotidiennes au point de vue des intérêts généraux de l'exploitation du réseau français. " Il ajoute :

" Est-ce qu'en matière de chemins de fer, la France ne s'achemine pas vers la politique étatiste et est-ce que le point de vue de l'Etat ne doit pas être de considérer le réseau français comme un, dans son ensemble, et son rôle d'assurer autant que possible la solidarité des compagnies, de réagir contre leur particularisme et de veiller à ce qu'elles s'entendent entre elles pour conserver le plus possible aux rails du pays, sans distinction de réseau, tous les courants de trafic rémunérateurs ? "

" Le programme Moutier-Dotzingen-Lötschberg consacre, il faut en convenir, des principes absolument différents. Il tend tout simplement à faire de la Compagnie de l'Est un organe aussi indépendant que possible de la Compagnie du P. L. M., à la dispenser de transmettre du trafic à cette dernière, mieux encore à la protéger en tant qu'actionnaire du Moutier-Granges, de façon à ce qu'elle ^{puisse} le ~~arguer~~ désormais d'un intérêt légitime lorsqu'elle détournera du réseau français du trafic pour le donner à des chemins de fer étrangers ! "

" Non seulement cette politique dissocie les intérêts des deux grandes compagnies françaises, mais elle les rend rivaux. "

Citons encore ce passage très caractéristique :

" Quand on essaie de se rendre compte, sur la carte, des ressources qu'offre la situation géographique de la France, ce n'est pas une simple déviation du courant issu de Belgique et d'Angleterre à travers deux de nos départements de l'est, une simple diagonale d'Écouvier à Delle que l'œil cherche, c'est invinciblement une route qui, tracée de notre frontière du nord-est jusqu'à l'entrée du Haut-Piémont, permettrait de drainer le trafic anglo-italien et italo-belge sur 600 à 700 kilomètres de nos rails. "

" Est-ce là une conception chimérique ? N'avons-nous pas mieux à faire que de toujours transiger, plus ou moins, avec des intérêts suisses en nous raccordant à des passages alpestres suisses ? Et même si nous croyons devoir entrer en composition présen-

" tement, sacrifierons-nous aux transactions de cet ordre jusqu'à
" l'avenir d'un régime plus fécond et plus national ? Beaucoup ne le
" pensent pas. C'est au surplus de leur opinion, de leurs arguments
" et de leur zèle que le projet de percement du Mont-Blanc, le seul
" qui puisse élargir sérieusement l'action du réseau français sur le
" transit international, tire le plus clair de ses chances d'exécution

" Soit, dira la Compagnie de l'Est; je respecte vos concep-
" tions et vos espérances. Mais en attendant qu'elles se réalisent,
" laissez-moi faire mon profit des possibilités actuelles. Ceci ne
" compromet pas cela.

" Erreur, répondons-nous. Ceci, qui est la politique de
" raccordement direct au Lötschberg, compromet cela, qui sert la poli-
" tique d'acheminement du trafic vers le Mont-Blanc : d'abord parce
" que les demi-mesures ont pour résultat, en France surtout, de pro-
" voquer l'ajournement indéfini des solutions radicales; ensuite par-
" ce que la nature, la force des engagements que vous aurez pris vis-
" à-vis du Lötschberg et du Simplon vous rendront votre évolution
" particulièrement difficile. Enfin et surtout, par une raison maté-
" rielle qui ressortira d'un exemple. "

" Mettez en parallèle un itinéraire de Bruxelles à Milan,
" via Hirson Gray, Saint-Jean de Losne, Mont-Blanc et l'itinéraire
" Bâle-Gothard, c'est-à-dire le statu quo. Le premier, bien que plus
" allongé d'une cinquantaine de kilomètres, (1006 kil.) présentera
" sur le second une telle supériorité de profil que les Compagnies
" françaises pourront, si elles le veulent et avec profit, attirer
" le trafic de la frontière belge au-delà de Chamounix par des tarifs
" de concurrence. A présent, substituez à la route Bâle-Gothard la
" route Moutier-Granges-Dotzingen-Lötschberg-Simplon, plus courte de
" 25 kilomètres, la conséquence sera de réserver à l'itinéraire fran-
" çais par le Mont-Blanc des conditions de concurrence beaucoup plus
" difficiles et plus aléatoires. Elle sera aussi de faire nettre en
" question l'efficacité d'un itinéraire de ce genre. La tactique de
" la Compagnie de l'Est est d'opposer ces résultats immédiats à des

" perspectives d'avenir. Mais personne ne nous contestera que l'abré-
 " viation d'un parcours franco-suisse dans la direction de l'Italie
 " compromet les chances d'exécution d'une nouvelle artère destinée à
 " porter le trafic national et international directement sur les Al-
 " pes françaises. Ce serait nier l'évidence ! "

Ce langage est-il assez clair ? Dira-t-on peut-être que le Mont-Blanc est une entreprise difficile et coûteuse qui ne se fera pas, qui est au-dessus des forces de la France ? Ce serait vraiment se leurrer que de soutenir une pareille opinion ! Si notre petit pays, avec des ressources limitées, a pu réaliser le Gothard et le Simplon et si le canton de Berne peut dépenser 80 millions pour le Lötschberg, comment pourrait-on raisonnablement soutenir que la France, avec la puissance financière dont elle dispose, est incapable de dépenser 200 millions ou plus pour percer le Mont-Blanc ? D'autant plus que l'Italie pourrait lui apporter, ce qui n'est pas exclu, un concours financier. L'intrigant ambassadeur de France à Rome n'encourageait-il pas l'Italie à réclamer le remboursement partiel de sa subvention au Gothard pour l'affecter ensuite au percement du Mont-Blanc ?

Le Mont-Blanc reste donc dans les possibilités de l'avenir et selon que nous manoeuvrerons habilement ou non, nous en faciliterons ou nous en compromettrons, comme le dit justement l'ex-ministre TROUILLOT, les chances d'exécution.

Avec une convention pour les lignes d'accès du Simplon, nous neutralisons les efforts de ceux qui voudraient en France créer une grande artère aboutissant à la frontière italienne par le Mont-Blanc et destinée à accaparer et à retenir le plus longtemps possible le trafic international, italien, belge, anglais, sur les rails français et qui voudraient enlever à notre réseau (Gothard et Simplon) le trafic que la Compagnie de l'Est veut faire converger sur notre frontière et sur nos rails ? Nous neutralisons aussi les efforts de ceux qui veulent aujourd'hui faire revivre les projets destinés à développer les relations économiques et ferroviaires de

l'Allemagne et de la France. Il s'est constitué pour cela un comité franco-allemand dans lequel se trouve M. BAUDIN, ancien ministre des travaux publics de France.

Avec cette convention pour les lignes du Simplon, nous contribuons à maintenir le dualisme et la rivalité qui existent depuis longtemps entre les deux grandes Compagnies dont les lignes aboutissent à notre frontière, ce qui ne peut qu'être profitable à nos intérêts !!

Mais si nous voulons obtenir ce résultat, hâtons-nous de conclure cette convention et ne perdons pas de temps. Nous en avons déjà perdu beaucoup trop. Hâtons-nous de résoudre cette question du partage de trafic, qui est une question interne, suisse, et qui est en définitive une question secondaire et hâtons-nous de réunir la conférence. Les situations se modifient bien vite et si la situation actuelle qui nous est favorable se modifie, elle se modifiera contre nous. Avec le ministère CLEMENCEAU, qui a quelques chances de durée, qui dispose d'une majorité certaine dans le Parlement, qui renferme des hommes dont la sympathie pour notre pays s'est affirmée en maintes occasions, nous pouvons obtenir ce résultat si nous savons profiter de la circonstance. Nous regretterions amèrement plus tard de l'avoir manquée et l'on pourrait avec raison nous reprocher notre imprévoyance !

* * *

*

FRASNE - VALLORBES.

Mais la convention des lignes d'accès du Simplon doit nous assurer un autre résultat important que nous poursuivons depuis longtemps, c'est la construction du raccourci Frasnè-Vallorbes.

Le projet de Frasnè-Vallorbes est né d'une convention entre deux compagnies, le Jura-Simplon et le Paris-Lyon-Méditerranée, mais le Gouvernement français n'avait jusqu'ici jamais pris d'engagement pour l'exécution de ce projet qui a toujours trouvé peu d'ap-

pui dans les sphères officielles et dans le Parlement. Nous avons accordé une concession pour ce projet à la compagnie P. L. M., dans l'idée que nous en hâterions ainsi l'exécution, mais nous aurions peut-être mieux fait de ne pas devancer la France et de répondre à la compagnie du P. L. M. que la concession sur territoire suisse lui serait accordée lorsque le Gouvernement français lui aurait accordé une concession sur territoire français, puisque la plus grande partie de cette rectification doit s'exécuter sur France.

Aujourd'hui, c'est le Gouvernement français qui est disposé à prendre l'engagement d'assurer sans délai l'établissement du raccourci Frasne-Vallorbes en autorisant le P. L. M. à se charger de la construction et de l'exploitation de la partie située sur territoire suisse, de sorte qu'aussitôt la convention pour les lignes d'accès du Simplon signée et approuvée, le projet de Frasne-Vallorbes pourra entrer dans le domaine des réalités. Et si, pour une cause ou pour une autre, le projet de Moutier-Granges venait à échouer, ce qui peut arriver, l'exécution du Frasne-Vallorbes n'en reste pas moins garantie et ce résultat, à défaut des autres, sera tout au moins définitivement acquis.

Est-ce que ce résultat, qui a été l'objectif de notre politique depuis des années et auquel nos Confédérés vaudois ainsi que les chemins de fer fédéraux ont toujours attaché une grande importance, ne vaut pas la peine, à lui seul, que nous hâtions une décision ? Encore ici, si nous laissons échapper l'occasion exceptionnellement favorable qui se présente, nous aurons par notre faute permis l'ajournement indéfini de cette ligne d'accès du Simplon.

* * *

RACHAT DE LA GARE DE GENÈVE.

Ce rachat devrait être effectué depuis longtemps; il aurait dû être compris dans le programme de la nationalisation de nos

voies ferrées. Il y a pour la Suisse un intérêt politique de premier ordre à ce qu'il ne soit pas différé davantage et à ce que cette clef de la maison rentre dans nos mains. Il s'impose d'autant plus dans les circonstances actuelles que les bâtiments de la gare viennent d'être détruits par le feu et que leur reconstruction est urgente.

Or, il y a deux manières d'opérer ce rachat:

Ou bien il se fera sans entente préalable avec la Compagnie du P. L. M. et le Gouvernement français, sur la base des concessions accordées par le canton et la Confédération, mais nous risquons alors d'entrer en conflit avec la Compagnie du P. L. M. et de voir par suite de ce conflit les intérêts commerciaux de Genève et ceux des chemins de fer fédéraux souffrir gravement par des détournements de trafic que pourra facilement opérer le P. L. M. . C'est ce que redoutent par dessus tout le commerce genevois et les autorités genevoises et c'est pourquoi elles n'ont jamais voulu jusqu'ici faire usage du droit de rachat qui est prévu dans la concession *(et qui pesait d'écoincer pour l'Etat de Genève dans des conditions plus favorables que le droit de rachat de la Confédération.)*

Ou bien le rachat sera réalisé sur des bases arrêtées à l'amiable entre les chemins de fer fédéraux et le P. L. M., avec le consentement des Gouvernement intéressés. Or, ce résultat nous est assuré actuellement par la convention que la France est disposée à conclure avec nous pour les lignes d'accès du Simplon. Allons-nous négliger cette occasion favorable de solutionner amiablement ce problème difficile et complexe du rachat de la gare de Genève et des questions qui s'y rattachent ?

Quant à la Faucille et au raccordement de la gare de Cornavin aux Eaux-vives, ce sont là des éventualités devenues aujourd'hui tellement aléatoires et problématiques qu'un accord sur ces deux questions, comme celui qui est prévu dans les résolutions votées par la conférence n'a plus qu'un caractère théorique et décoratif. La Faucille est un projet qui est de plus en plus abandonné et que l'on peut reléguer, nos Confédérés de Genève doivent s'y résigner,

dans le domaine des rêves et des chimères. Si la France se décide à dépenser des millions, elle les dépensera pour le Mont-Blanc et non pour le projet de la Faucille qui se heurte d'ailleurs à l'opposition de tous les sénateurs et députés de la Savoie, qui sera destinée à payer les actionnaires du Gothard, l'accès du marché financier et de la Bourse de Paris. Nous pouvons profiter de la conférence pour Résumons-nous. La Suisse peut rester la plaque tournante des chemins de fer du continent, à la condition d'avoir toujours une claire notion de ses intérêts et de la tactique qu'elle doit suivre pour les sauvegarder dans le présent et l'avenir et de ne négliger aucune occasion pour chercher à se préserver des concurrences qui nous menacent. Or, dans l'avenir, nous pouvons être dangereusement concurrencés par deux projets, l'un à l'ouest, celui du passage du Mont-Blanc vers lequel la France acheminerait tout le trafic des régions du nord et de l'est, de l'Angleterre et de la Belgique à destination de l'Italie, le second à l'est, celui du Splügen qui dér/riverait une grande partie du trafic du nord et du centre de l'Allemagne vers l'Italie. Ces deux routes concurrentes risquent de nous dépouiller d'une grande partie du trafic international qui doit emprunter aujourd'hui la route du Gothard et celle du Simplon. Avec la convention pour les lignes d'accès du Simplon, nous compromettons pour longtemps, si nous le voulons, le projet du Mont-Blanc et nous pouvons peut-être lui porter un coup mortel. Quant au Splügen, il dépend de notre volonté de l'ajourner aussi longtemps que nous le voudrons. Caveant consules !!

* * *

La conclusion qui se dégage d'elle-même des considérations que nous venons de développer est la suivante :

Hâtons-nous de réunir la seconde conférence pour les lignes d'accès du Simplon et d'en fixer la date !

(sig.) C O M T E S S E .

t. s. v. p.

N O T A . Nous ne mentionnons qu'à titre accessoire la possibilité pour nous d'obtenir pour les emprunts que nous serons dans le cas de devoir contracter, notamment pour celui qui sera destiné à payer les actionnaires du Gothard, l'accès du marché financier et de la Bourse de Paris. Nous pouvons profiter de la conférence pour poser cette condition.
