

E 2200 Paris 1/242

*Der schweizerische Gesandte in Paris, Ch. Lardy, an den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, L. Forrer*

Kopie

S

Paris, 18 mai 1909

C'est ce matin seulement que j'ai pu voir M. Weiss, Directeur des Chemins de fer de l'Est.

Il m'a dit qu'en effet, sa Compagnie était disposée à accorder, sur ses fonds à elle et en la prélevant sur son domaine propre, une subvention de deux à trois millions au Moutier–Granges, et à servir de véhicule à une subvention indirecte de l'Etat français de sept millions, l'Etat français ne pouvant guère subventionner une ligne située à l'étranger. Il est possible et probable qu'on adopterait la forme d'une prise d'actions de second rang. Pendant longtemps, ces actions ne vaudraient probablement pas grand-chose, mais l'Est se récupérerait peut-être par l'augmentation du trafic sur le reste de son réseau. Il est impossible de calculer quelle sera l'augmentation de ce trafic; c'est impondérable. La Compagnie de l'Est vit avec le P.L.M. sur la base de la plus courte distance et gagnera du territoire du côté de Boulogne au préjudice du P.L.M. Le trafic marchandises anglais est insignifiant, mais l'ouverture du Granges–Moutier créera des relations industrielles et commerciales de la France de l'Est avec le Centre et l'Ouest de la Suisse; on ne peut calculer cette augmentation mais on doit l'espérer. En outre, de Bâle ou Delémont sur Bienne–Neuchâtel–Fribourg–Berne, le Granges–Moutier est la voie naturelle; elle économisera d'importants frais de traction, avec ses pentes de 15‰ au maximum, au lieu de 25 ou 27‰ par Tavannes et Sonceboz. Ce trafic de Suisse pour la Suisse ne manque pas d'importance. Le partage du trafic entre la Compagnie du Loetschberg, qui va devenir concessionnaire du Granges–Moutier, et les C.F.F., se discute actuellement à Berne. Si un accord s'établit, les Chemins de fer de l'Est français sont désintéressés et ni eux ni l'Etat français n'auront de motifs de ne pas se contenter, comme stipulation internationale, de la phrase vague du «partage équitable» proposée par M. Laurent à la conférence de Berne en 1908. Si, au contraire, un accord n'intervient pas entre la Compagnie du Loetschberg et les C.F.F. pour le partage du trafic sur le Moutier–Granges, la délégation française devra demander des précisions et des chiffres et c'est ce que M. Weiss a appris au sujet des intentions de la délégation française. En réalité, il ne s'agit pas des (7 + 3) 10 millions de subvention déguisée donnée par l'Etat et l'Est français, mais des 10 autres millions à trouver par la compagnie du Loetschberg pour parfaire la somme de 20 millions que coûtera le Granges–Moutier; il faut un trafic suffisant pour garantir un certain intérêt à ces 10 millions, quelque chose comme 400.000 francs par an. Les C.F.F. ont un intérêt

considérable de traction à utiliser le Granges–Moutier pour tout leur trafic Bâle–Delémont–Bienne, indépendamment du Loetschberg, de l'Italie et de l'Est français. Les C.F.F. agiraient intelligemment en prenant à bail l'exploitation du Moutier–Bienne et en payant pour cette exploitation environ l'intérêt des 10 millions manquants. L'Est français est désintéressé dans cette question de frais de traction, qui est une affaire intérieure suisse à débattre entre le Loetschberg et les C.F.F. La situation du P.L.M. est différente, car, pour le P.L.M., la construction du Frasnè–Vallorbe diminue les frais de traction du P.L.M., très élevés via Pontarlier.

En résumé, M. Weiss constate 1°) qu'il attend encore la signature d'un arrangement entre sa Compagnie et l'Etat français à la fois sur leurs quote-parts respectives dans les 10 millions de subvention à fournir au Granges–Moutier et sur la forme à donner à cette subvention. Les propositions de l'Est ont été rejetées par le Ministère des Travaux Publics; l'Est en a formulé de nouvelles, qui ne sont pas encore acceptées. 2°) qu'il n'y aura pas de motifs de stipuler internationalement autre chose que le «partage équitable» si le Loetschberg et les C.F.F. sont d'accord, mais que, si cet accord n'est pas intervenu avant la conférence, la délégation française insistera pour que les parts soient fixées et pour qu'un chiffre soit formulé; ce chiffre devra tenir compte non seulement du trafic franco-italien, mais du trafic interne suisse appelé à bénéficier du Granges–Moutier; il faut absolument que le Loetschberg puisse offrir aux actionnaires des 10 millions à trouver en sus de la subvention française un intérêt raisonnable, sinon la subvention ne servirait à rien et il n'y aurait rien de fait.

M. Weiss a paru n'avoir aucune objection à un engagement à prendre par la France pour la pose de la double voie sur la section Belfort–Morvillars de la ligne de Belfort à Delle. C'est, je crois, la seule partie de la ligne Delle–Paris qui soit à simple voie.

J'ai demandé à M. Weiss si, du moment où la Suisse prendrait des engagements internationaux pour une ligne intérieure comme le Granges–Moutier, il ne serait pas plus intéressant et plus important que la France s'engageât à construire, au Nord de Belfort, le tunnel de Giromagny dans la direction de Remiremont, sous le Ballon d'Alsace. On aurait ainsi une belle ligne Nord-Sud, le long de la frontière, parallèlement aux lignes d'Alsace-Lorraine; c'est cela qui semble, sur la carte, être la solution de l'avenir au point de vue français, si l'Est a l'espoir d'enlever aux Allemands une partie du trafic du Luxembourg et de la Belgique. M. Weiss a répondu que ce tunnel coûterait 20 millions, et que sa compagnie trouverait cette noix fort dure à croquer; en outre, les pentes seraient de 15 ‰, ce qui est peu de chose en Suisse, mais ce qui, en France, est considéré comme une exploitation difficile; il y a presque profit à faire le contour par Lure, à cause des pentes. En soulevant cette question, la Suisse risquerait fort de faire chavirer tout; il est possible qu'un jour ou l'autre, il faille subir le tunnel sous le Ballon d'Alsace, mais c'est prématuré.

J'ai demandé aussi à M. Weiss ce qu'il pensait des lignes à travers les Vosges, de l'Ouest à l'Est, préconisées par le comité de rapprochement et d'entente franco-allemand dont fait partie l'ancien Ministre des Travaux Publics Baudin. M. Weiss a répondu qu'il assistait aux réunions de ce comité, parce qu'il ne

pouvait faire autrement, mais qu'à titre confidentiel et entre nous, tout cela n'est pas sérieux; ce n'est même pas de la musique d'avenir; ce sont des farceurs.

Enfin, M. Weiss m'a dit que la Compagnie P.L.M. n'était, d'après ses renseignements, pas plus avancée que la Compagnie de l'Est pour le traité à conclure entre l'Etat et la Compagnie P.L.M. au sujet du Frasnè-Vallorbe. En tout cas, il n'y a rien de signé. On paraît être d'accord verbalement pour que le Frasnè-Vallorbe soit construit par le P.L.M. à ses frais, risques et périls et pour que la subvention fixe de l'Etat soit de 9 millions, mais les signatures ne sont nullement échangées.

Dans l'entretien que j'ai eu l'honneur d'avoir avec Vous Jeudi dernier, Vous avez insisté sur la nécessité, pour la Confédération ou les C.F.F. de pouvoir reprendre l'exploitation de la ligne Genève-La Plaine avant l'expiration de la concession du P.L.M. en 1958.

Ce point a été prévu à l'article 8 de la convention intervenue le 13 Octobre 1893 entre le Canton de Genève et le P.L.M. pour le rachat du Genève-La Plaine. L'Etat de Genève peut en tout temps réclamer la faculté d'exploiter la ligne; seulement, au lieu de n'avoir rien à payer au P.L.M. (qui avait considéré le bénéfice de cette exploitation comme le prix du rachat de la ligne), l'Etat de Genève s'engageait à payer 600.000 francs par an. On pourrait maintenir une clause analogue. Toutefois, il me semble que la somme devrait être réduite, de moitié par exemple, si la Faucille vient à être construite, parce que, dans ce cas, la ligne de La Plaine n'aurait plus d'autre trafic que celui vers Lyon.

Il y aurait lieu aussi, semble-t-il, de prévoir le cas où l'Etat français ayant racheté le P.L.M. ne voudrait plus, lui, exploiter sur Suisse; dans ce cas, et comme l'initiative viendrait de la France, on pourrait stipuler la réduction de moitié de l'indemnité (300.000 francs au lieu de 600.000, et, après la construction de la Faucille, 150.000 au lieu de 300.000). Je cite ces chiffres parce que ce sont ceux de la convention genevoise de 1893, mais ils sont évidemment susceptibles de modifications, puisque la concession a aujourd'hui seize ans de moins qu'en 1893, et, en sens inverse, puisque la gare de Genève a été incendiée.