

*Notice sur la question du transit*<sup>1</sup>

Berne, 21 janvier 1944

Sur l'initiative de la Division du Commerce, une conférence interne sur la question du transit a eu lieu, chez M. le Directeur Hotz, le 20 janvier<sup>2</sup>.

Le soussigné a exposé la situation actuelle à cet égard ainsi que les aspects juridiques de la question. A la discussion ont pris part, notamment, MM. Hotz,

---

1. *Rédigée par Merminod et signée par Hohl, cette notice est destinée à Pilet-Golaz qui l'annote ainsi:*

Pour le moment, je ne partage *pas* cet avis. Il est trop rigide et dangereux dans son principe. Ne pas en discuter au-dehors *ni l'appliquer avant la décision du Conseil fédéral*. C'est une question qui dépasse de beaucoup le cadre «*économique*». Elle est hautement *politique* et la solution engagera l'avenir.

Bien entendu, je suis prêt à examiner votre éventuelle proposition. 21.I.1944.

2. *J. Merminod a rédigé un compte-rendu de cette séance du 20 janvier:*

*M. Ballinari:* Les C.F.F. n'ont qu'à se louer de leurs rapports avec la Reichsbahn, constamment compréhensive pour nos besoins et nos désirs.

C'est d'un ancien représentant des chemins de fer d'Etat italiens – qui paraît manger aux deux crèches, la royale et la fasciste – que la Légation d'Italie à Berne tient manifestement les données statistiques concernant le transit sur lesquelles se fondent ses plaintes.



Homberger, Keller, Ballinari. On s'est trouvé d'accord pour estimer que des mesures restrictives étaient inévitables, mais que c'est sous la forme suivante que ces mesures seraient probablement le plus facilement acceptables pour l'Allemagne: *interdiction* du transit de certaines marchandises particulièrement utiles à la conduite de la guerre par l'Allemagne combinée avec le *contingentement global* du surplus du trafic. Nous avons été invités à étudier un système de ce genre.

---

Quoi qu'il en soit, les compressions de trafic ordonnées par le Département Politique ont créé une situation peu claire pour les C.F.F. et il en résulte, entre autres inconvénients, des retards et des embouteillages.

Un contingentement proprement dit ferait naître de sérieuses appréhensions: pourquoi ne pas interdire le matériel de guerre? La benzine pourrait y être comprise, les Allemands étant prêts à la considérer comme tel (preuve en soit qu'ils avaient demandé naguère si nous l'admettrions en transit).

Autre chose serait de faire réglementer le trafic par les C.F.F., qui ont à cet égard des «possibilités techniques». C'est ainsi qu'en 1942-43, ils ont, de leur propre chef, ralenti le transit en prétextant l'obscurcissement pour ne pas travailler de nuit dans certaines stations comme Luino.

Le mieux serait, malgré tout, d'établir la liste des marchandises dont nous entendons ne pas autoriser le passage par notre territoire, et de le dire.

*M. Keller:* Il est prévu que la question du transit sera discutée au cours de la seconde étape des négociations de Londres.

1. Pour les Alliés, la benzine est du matériel de guerre caractérisé en tant que servant au ravitaillement de l'armée allemande d'Italie.

2. Les Anglais voudraient un contingentement global du transit pour l'éventualité où le Brenner serait rendu inutilisable.

3. Sur le chapitre des réquisitions, on paraît devoir se montrer intraitable à Londres, où l'on est renseigné – et poussé – par les Italiens.

Nous devons nous préparer à répondre aux Anglais sur ces trois points.

Le problème du transit est une question cardinale même pour les Anglais. Un contingentement global apparaît inévitable, certaines marchandises en demeurant exceptées. Il faut s'attendre qu'on nous dise, à Londres, que les chiffres de 1938 ou 1943 dont nous partons pour établir le «transit normal» s'appliquaient à toute l'Italie. Par conséquent, les Allemands y trouveraient largement leur compte. La question est de savoir ce que nous pouvons interdire.

*M. Homberger:* ne voit pas encore très clair. «Wir schwimmen gegenwärtig».

Nous parlons de «courants normaux» après avoir constamment dit que c'était un non-sens, les conditions présentes étant pour nous essentiellement anormales! C'est ainsi que nos échanges avec la Suède, les Balkans, la Turquie se sont développés dans une mesure qui dépasse toutes les prévisions. Il s'agit donc de faire attention. Les concessions obtenues à Londres pourraient être vaines si nos marchandises ne pouvaient venir jusqu'en Suisse. Je ne serais pas surpris si les Allemands faisaient du transit par la Suisse une condition sine qua non.

Je crois un contingentement global inévitable. Il faudrait interdire en tout cas les métaux (ferreux du moins), les installations industrielles usagées, les machines.

*M. Hohl:* Pour le trafic nord-sud, l'ordonnance sur le maintien de la neutralité, du 14 avril 1939 [cf. *DDS*, vol. 13, N° 139], nous donne la base juridique nécessaire pour agir en interdisant le transit du matériel de guerre de toute nature. Le trafic nord-sud, c'est-à-dire les transports de marchandises réquisitionnées, ne saurait, en revanche, être considéré comme régi par l'ordonnance du 14 avril 1939. De là le critère du «transit normal». En contingentant globalement, nous abandonnons ce terrain qui est solide. L'on peut sans doute essayer de distinguer,

Nous sommes en train d'établir un projet à ce sujet. Après avoir réexaminé la question, nous estimons, toutefois, qu'on pourra faire abstraction de toute interdiction et ne retenir que l'idée d'un contingentement.

---

en contingentant en tout cas les métaux et machines. Mais encore faut-il savoir ce qui est important pour les Allemands. Toutefois, nous ne pouvons pas être par trop raides envers eux.

*M. Gygas:* On peut envisager le contingentement soit par marchandise, soit par période (jour ou semaine). Je crois que les Allemands admettraient une limitation, mais plutôt une limitation globale comme étant plus souple.

*M. Hotz:* La question du transit peut donner une toute nouvelle tournure aux négociations commerciales avec les Allemands. Avec la question de la production, elle risque de provoquer un effondrement de toute notre économie, c'est donc très sérieux. Nous nous trouverons sans régime conventionnel le 31 janvier et l'on dirait qu'on cherche à exercer une pression sur nous en prévision de cette échéance. Que M. Ballinari voie comment les C.F.F. pourraient trouver un «plafond» et que M. Hohl cherche à établir une liste de marchandises à interdire.  
(E 2001 (D) 3/349).