

# Années décisives de la politique suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **57 (1912)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-339423>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## Années décisives de la politique suisse.

---

A de certaines heures de la vie on se sent en communion plus intime avec l'esprit de l'univers, et on ose interroger le destin.

SCHILLER : *La mort de Wallenstein.*

Nous sommes depuis 1897 dans une période d'anniversaires : ceux des événements d'il y a un siècle, de cette époque de la plus profonde décadence de l'ancienne Confédération, alors que, tombée au plus bas dans l'estime des puissances européennes par son manque d'union et de fermeté, la Suisse était devenue le champ de bataille des armées étrangères.

On s'est beaucoup occupé en 1898 et en 1899 des souvenirs d'il y a cent ans ; on les a rappelés et commentés par la plume et par la parole. Mais dès lors l'intérêt général et celui de l'armée ont été accaparés tout entiers par les événements du temps présent. La disparition de la république des Boers, la guerre russo-japonaise, le conflit entre la France et l'Allemagne au sujet du Maroc, la campagne de l'Italie contre la Turquie ont empêché de songer à ce qui se passait il y a un siècle. Et cependant la fin de la période de 1797 à 1816 est aussi riche que le début de celle-ci en leçons et en avertissements pour les hommes d'Etat et pour l'armée. Ceci est vrai avant tout des négociations qui eurent lieu aux congrès de Vienne et de Paris et auxquelles le traité de Turin vint mettre un terme définitif. Et tous ces faits établissent que les paroles de Schiller rappelées en tête du présent travail s'appliquent à l'histoire des peuples autant qu'à la vie des individus.

### 1814-1816.

En 1814 les puissances étaient disposées à rendre à la Confédération ses anciennes frontières, celles d'avant 1797, y compris la Valteline, Bormio et Chiavenna. Les habitants de Bormio et de la vallée de San Giacomo désiraient être réunis au

canton des Grisons. La Valteline et Chiavenna voulaient constituer un nouveau canton suisse. Mais la Diète et les cantons perdirent leur temps en hésitations et en longues discussions. On laissa passer le moment favorable. Une occasion s'offrit encore, au congrès de Vienne, de réparer la faute commise. Mais la maladresse politique et diplomatique du chef de la députation suisse, Hans Reinhard, bourgmestre de Zurich, et les manœuvres de la délégation spéciale envoyée par les Grisons (laquelle avait pour instructions de réclamer la réunion aux Grisons de Chiavenna et de Bormio seulement et de chercher à obtenir que la Valteline dût acheter des Grisons, à prix d'argent, le droit de se constituer en canton indépendant), eurent pour résultat de faire abandonner la Confédération par les meilleurs amis qu'elle eût au congrès. Après avoir constaté que les conseils donnés à Reinhard par l'envoyé anglais Canning ne portaient aucun fruit, Wellington estima préférable de voir passer les trois pays riverains de l'Adda aux mains énergiques de l'Autriche plutôt que de les placer sous le pouvoir affaibli de la Suisse. Reinhard ne comprit pas davantage l'avertissement que lui donnait Guillaume de Humboldt, le représentant de l'Allemagne au congrès, pas plus qu'il n'avait su faire son profit d'une démarche précédente de l'envoyé russe Capo d'Istria. La Russie fut le dernier Etat qui donna son adhésion à la réunion des trois territoires à l'Autriche plutôt qu'à la Suisse. A la place de Bormio, de Chiavenna et de la Valteline, la Confédération reçut le château de Rhäzuns, qui, sur la route du Splügen, rappelle le triste souvenir des fautes commises.

C'est en vain qu'au congrès de Paris le Genevois Pictet de Rochemont, cet homme d'Etat aux vues si perspicaces, qui fut le plus distingué des diplomates suisses de l'époque, fit tous ses efforts pour obtenir au moins la restitution de Bormio et de Chiavenna. Même l'intervention en sa faveur de son ami l'archiduc Jean d'Autriche, demeura sans aucun succès. L'archiduc avait dit à l'empereur de Russie : « Comment voulez-vous que la Suisse soit réellement neutre si elle n'a pas une frontière militaire ? » Malgré toutes ses peines, Pictet ne réussit pas davantage à obtenir que le territoire du canton de Genève fût agrandi de façon à pouvoir être défendu et à ne pas courir le danger de se trouver séparé du reste de la Suisse.

Sur la question de la Savoie, nous nous en référons à l'ou-

vrage du Dr Paul Schweizer : *Histoire de la neutralité suisse*.

En 1814 l'empereur de Russie et le baron de Stein, son ministre, avaient tout d'abord songé à réunir le Chablais et le Faucigny à la Suisse. Le ministre prussien W. de Humboldt se joignit à eux et proposa, le 24 octobre 1814, dans un mémoire adressé au congrès de Vienne, d'incorporer entièrement à la Suisse le Chablais, le Faucigny et le Pays de Gex, afin de lui donner une frontière naturelle difficile à franchir et lui confier la garde des passages du Simplon et du Grand-Saint-Bernard. En Suisse, le quartier-maître général Finsler avait déjà réclamé, dans un mémoire du 2 mai 1814, l'annexion du Chablais, du Faucigny et de la partie nord du Genevois. Mais les autorités de la Confédération avaient une telle crainte de la Sardaigne, que la Diète résolut à l'unanimité, le 3 juin 1814, de renoncer à cette annexion.

Pictet de Rochemont, en sa qualité d'envoyé de Genève au congrès de Vienne, limita ses demandes, en raison de considérations confessionnelles et politiques du gouvernement genevois, au territoire situé au nord de la rivière du Fier, soit aux régions parcourues par la Dranse, l'Arve et les Usses; il renonçait au Genevois. Les populations du territoire réclamé par Pictet désiraient leur réunion à la Suisse; elles envoyèrent en juillet une ambassade à la Diète assemblée à Zurich, pour demander leur admission dans la Confédération, comme canton de Savoie. Mais la Confédération ne fit aucune démarche au congrès de Vienne; tandis que la Sardaigne, elle, en fit de son côté.

Pour empêcher l'annexion du Chablais et du Faucigny à la Suisse, pour profiter de l'inaction de la Confédération et la supplanter auprès des puissances représentées au congrès, l'envoyé de la Sardaigne, St. Marsan, présenta un projet de neutralité. Ce projet avait pour but d'assurer la possession des dites provinces à la Sardaigne et de les mettre à l'abri d'une occupation par la France. Ce fut à leur arrivée à Vienne seulement, en octobre 1814, que les envoyés de la Confédération et de Genève apprirent que le Chablais et le Faucigny avaient été cédés à la Sardaigne et que les troupes autrichiennes allaient évacuer ces pays qu'elles occupaient jusqu'alors. Mais à cette époque les seules routes qui réunissaient la Savoie à la Sardaigne passaient à travers la Suisse, par le Simplon et le Grand-St-Bernard. On tint compte de cette circonstance dans le protocole de la séance



du 29 mars 1815 du congrès de Vienne, lequel contient ces dispositions très importantes pour nous :

1. Les provinces du Chablais et du Faucigny participent à la neutralité suisse ;

2. En cas de menaces de guerre ou en cas de guerre, la garnison sarde se retirera par le Valais ;

3. Sauf les troupes suisses, les armées d'aucune autre puissance n'auront alors le droit de pénétrer en Savoie.

La Diète attacha avec raison plus d'importance à la neutralité qu'au droit d'occupation de la Savoie ; elle se refusa toujours à considérer ce droit comme une obligation. Elle désirait avant tout l'extension du territoire de Genève au Salève, au Mont-Sion et au Mont-Vuache ; elle espérait y voir ajouter le Pays de Gex.

Les négociations de Paris aboutirent à une revision du traité de Vienne ; la Sardaigne en profita pour chercher à obtenir le plus d'avantages possibles et parvint à faire passer la frontière, non plus par le sommet du Salève, mais plus au nord, par Saint-Julien, suivant une direction est-ouest. Les négociations relatives à la Savoie n'amenèrent d'ailleurs pas à une entente définitive à Paris et durent être poursuivies par Pictet à Turin. Le traité de Turin, signé par la Sardaigne le 23 septembre 1816, ne changea au reste rien à la situation.

Si en 1814 et 1815 la Confédération avait été unie, résolue, si elle avait eu une armée forte, il n'est pas douteux que les bassins de la Dranse, de l'Arve et des Usses lui auraient été annexés comme canton de Savoie, et que la frontière du canton de Genève aurait passé par l'arête de la Dôle. Le lac Léman serait un lac entièrement suisse et le canton de Genève serait défendable en cas de guerre. Tandis qu'en 1818 déjà, malgré le peu de portée des armes de l'époque, Pictet devait déclarer qu'il serait dangereux pour la Suisse de fortifier Genève, parce qu'en cas de guerre la ville serait en un instant séparée de la Suisse par l'ennemi et ne pourrait être défendue par la Suisse.

Dès 1816, la Sardaigne avait construit la route du Salève, amélioré la route du Mont-Cenis et créé de la sorte des communications directes avec la Savoie. Il ne lui devenait plus nécessaire dès lors d'exercer son droit de passage par le Valais. Mais de son côté la Suisse n'a jamais consenti à disséminer ses forces

militaires en occupant la Savoie et à tirer du feu les marrons savoyards pour autrui.

### 1858-1860.

Les fautes commises par la Confédération et les Grisons en 1814 et 1815 furent expiées 45 ans plus tard au moment de la campagne de 1859.

De 1815 à 1859 le cours inférieur du Tessin et le Pô formaient la frontière entre la Sardaigne et l'Autriche. La Sardaigne bordait à l'ouest, l'Autriche à l'est, le saillant formé par le Tessin et le val Mesocco.

Il n'y avait guère de danger de voir se produire des violations de frontière, aucune route ne conduisant du bassin de la Toce, territoire sarde, ni de la vallée suisse du Tessin dans le bassin de l'Adda, territoire autrichien. Aucune des deux puissances rivales n'aurait d'ailleurs toléré de la part de l'autre une violation de la frontière suisse.

Néanmoins, lorsqu'en 1859 le général Dufour, le plus distingué des officiers suisses du 19<sup>e</sup> siècle, fut nommé général pour la quatrième fois, il disait : « Si l'on avait réellement voulu nous mettre à même de défendre notre neutralité, on ne nous aurait pas enlevé Chiavenna, ni le val Livigno. » (*Revue militaire suisse*, 1875, p. 337.) Les victoires remportées par la France et la Sardaigne sur l'Autriche en 1859 à Magenta et Solferino créèrent une situation toute nouvelle. A la paix de Zurich, le 10 novembre 1859, la frontière entre l'Italie et l'Autriche fut reculée du Tessin au Stelvio. Chiavenna, Bormio et la Valteline furent attribuées à l'Italie qui, dès lors, enveloppait presque entièrement les saillants du Tessin, du Mesocco et de Poschiavo.

Il en fut de même à la frontière genevoise. En échange du secours accordé à la Sardaigne contre l'Autriche, Napoléon s'était assuré, dès juillet 1858, la cession à la France de Nice et de la Savoie — et par là même une frontière militaire en pleines Alpes — pour le cas où la Vénétie (outre la Lombardie? l'auteur) serait réunie à la Sardaigne. La Suisse, poussée par le conseiller fédéral Stämpfli, voulait profiter de l'occasion. Au cours d'une audience qui lui fut donnée le 3 janvier 1860, le ministre suisse Kern demanda carrément à Napoléon la réunion du Chablais et du Faucigny à la Suisse et le recul de la frontière genevoise jusqu'à la petite rivière des Usses.

Napoléon ne parut pas mal disposé tout d'abord ; il donna même des assurances verbales ; mais il changea de manière de voir à la suite de maladresses diplomatiques du Conseil fédéral et d'ingérences déplacées de la presse. Dès lors la question était résolue ; ce que la Suisse, par crainte de la Sardaigne, alors si faible, n'avait pas su demander et obtenir en 1814 et 1815, elle n'allait pas pouvoir l'arracher de force à Napoléon victorieux. L'éventualité que l'on avait voulu éviter en neutralisant la Savoie, son occupation par la France, se produisit. Lorsque le plébiscite du 22 avril 1860 eut donné 100 000 voix contre 1200 en faveur de la réunion à la France, la Savoie passa sous la domination française le 14 juillet suivant.

La France avait donné pour toute garantie à la Suisse l'assurance qu'elle n'élèverait pas de fortifications au nord du Mont-Vuache, du Mont-Sion et du Salève, et qu'elle n'aurait pas de navires de guerre sur le lac Léman. Ce second engagement était plus important que le premier. La construction de forts tout autour de Genève ne pourrait, en effet, guère empirer sa situation.

Tant que le Rhône formait frontière entre la France et la Sardaigne, le canton de Genève avait deux voisins. En cas d'attaque du côté français, il y avait pour les défenseurs une ligne de retraite sur Thonon ; en cas d'agression sarde, l'on pouvait se retirer sur Nyon. Avec la portée actuelle des armes, le canton de Genève serait battu tout entier par de l'artillerie en position sur territoire français. Les ponts du Rhône et la gare de Cornavin seraient à la portée de canons de 10 à 12 cm. placés sur le Salève. D'Hermance on bat la route Genève-Nyon avec de l'artillerie de campagne. Quant à la bande de territoire suisse entre Ferney et le lac, elle est large d'une portée de fusil.

Il est vrai que la France entretient de faibles garnisons dans le Chablais et le Faucigny ; mais avec les moyens de transport et de communication dont on dispose aujourd'hui, des renforts seraient vite là en cas de guerre. Et, d'autre part, une marche de l'armée suisse sur Genève serait menacée de flanc par les passages du Jura, garnis de forts français que nous ne pourrions pas attaquer faute d'artillerie de siège.

Nos fautes de 1814 et 1815 ont ainsi aujourd'hui pour résultat de nous empêcher de songer à défendre toute la partie du territoire suisse située à l'ouest de la ligne Orbe-Venoge.

**1866.**

La campagne de 1866 et la paix de Vienne du 3 octobre donnaient la Vénétie à l'Italie. L'Italie avait en outre réclamé en 1866, pour prix de ses défaites de Custozza et Lissa, l'Istrie et le Tyrol de langue italienne; elle compte bien s'emparer de ces provinces à la première occasion. Depuis 1866 la frontière austro-italienne s'infléchit vers le nord-est à partir du lac d'Idro. Si l'Italie veut prendre l'offensive contre l'Autriche, il lui faut commencer par assurer les flancs et le dos de ses armées contre les attaques venant des places fortifiées établies par l'Autriche dans le sud du Tyrol. Pour y parvenir, il lui faudra passer sur notre territoire, par la vallée de Münster et l'Engadine.

La nouvelle situation créée à la Suisse et à l'Italie par les campagnes de 1859 et 1866 a été fort bien comprise en France. Les efforts faits en vue de l'établissement de chemins de fer au travers des Alpes à l'est et à l'ouest de la Suisse, ont engagé le deuxième bureau de la section centrale de l'état-major général français à publier en 1866 une étude de 127 pages sur le front sud de la Suisse. Cette publication a pour source, d'une part, de nombreux documents faisant partie des archives des guerres de l'époque napoléonienne; de l'autre, les études et travaux parus en Suisse, en Italie et dans les pays voisins sur le front sud de la Suisse et les chemins de fer de cette région. L'état-major français arrivait à des conclusions dont la justesse demeure aujourd'hui encore évidente et qui sont en accord complet avec l'opinion des milieux militaires de la Suisse.

**1515, 1895, 1903.**

En automne 1515, avant la bataille de Marignan, les chefs des troupes confédérées entamèrent des négociations à Vercelli et à Gallarate, qui aboutirent à un demi-accord, aux termes duquel la Confédération s'engageait à céder au roi de France, François I<sup>er</sup>, le val d'Ossola, la Valteline et le territoire qui forme actuellement le canton du Tessin, à l'exception de Bellinzone, du val Blenio, de la Riviera et de la Lévantine, moyennant la somme de 700 000 couronnes et le don d'une pension au protégé des Suisses, le duc de Milan. La Confédération abandonna tout le val d'Ossola, en partie déjà avant la bataille, en partie



après La France put ainsi occuper ce territoire sans avoir à tirer l'épée. Ainsi se trouva perdu pour nous le saillant formé des vallées d'Antigorio et de Formazza, qui menace le haut Valais, le Hasli, le val Bedretto, la vallée d'Urseren, le Gothard et tout le front ouest du Tessin.

Le 25 novembre 1895, deux ans avant le centième anniversaire de ce triste décret par lequel Napoléon I<sup>er</sup> arrachait aux Grisons les territoires de Bormio, de Chiavenna et de la Valteline pour les réunir à la république cisalpine, le premier accord relatif au tunnel du Simplon fut conclu, accord qui prit sa teneur définitive dans le traité du 16 mai 1903. En décidant de construire au Simplon un tunnel à travers la frontière, la Suisse faisait fi de l'avertissement que lui avait donné Napoléon I<sup>er</sup> le 12 novembre 1810, lorsqu'il déclarait dans le décret d'annexion du Valais : « Considérant que la route du Simplon, qui réunit l'empire à notre royaume d'Italie, est utile à plus de 60 millions d'habitants ; qu'elle a coûté plus de 18 millions à nos trésors de France et d'Italie, et que toute cette dépense serait vaine dès l'instant où le commerce ne pourrait pas utiliser cette route en toute sécurité et commodité ; nous avons décidé et ordonné : le Valais est annexé à l'empire. »

Pour pouvoir construire le tunnel du Simplon avec l'argent suisse (les provinces et les villes du nord de l'Italie ont fourni une contribution de 1 561 906 liras, et l'Italie participe annuellement aux dépenses d'exploitation pour une somme de 66 000 liras), il a fallu accorder à l'Italie, à l'intérieur du tunnel, au point de vue militaire, les droits suivants :

1. Droit de placer des ouvrages défensifs et des mines dans le tunnel ; droit de faire surveiller les mines et ouvrages par un personnel italien spécial, soit par des soldats italiens ; droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour dissimuler ces mines et ouvrages au propriétaire du tunnel.

2. Faculté de prendre dans l'exploitation du tunnel toutes mesures qui seraient commandées par l'intérêt militaire italien ; droit de faire circuler des trains exclusivement militaires, avec personnel et matériel italiens, jusqu'à la frontière italo-suisse au milieu du tunnel (la station dans le tunnel est sur territoire italien).

3. Droit de faire accompagner les trains sur la partie italienne du tunnel par des employés civils ou militaires italiens,

pour surveiller des transports militaires ou pour tout autre motifs d'ordre militaire.

4. Droit de faire arrêter un train en un point quelconque de la partie de la ligne située sur territoire italien.

L'Italie a en outre la faculté de racheter au bout de quinze ans la partie du tunnel construite sur son territoire.

Un petit Etat qui consent à céder à une grande puissance voisine la moitié d'un objet tel que le tunnel du Simplon, s'expose au risque de perdre un jour le reste, si ce n'est davantage.

## 1912.

La construction de la ligne du Gothard et celle des chemins de fer rhétiques sont deux points lumineux dans l'histoire de notre front sud.

C'est en 1898 que les chemins de fer rhétiques réussirent à obtenir une subvention de la Confédération. Le préavis de notre chef d'état-major général d'alors, qui avait, en matière de défense nationale les mêmes idées que son successeur, était favorable à la subvention et faisait ressortir les services que rendraient les chemins de fer rhétiques pour le transport, le ravitaillement et le renforcement des troupes destinées à couvrir les frontières des Grisons. A la même époque, Guyer-Zeller, alors à la tête de la compagnie du Nord-Est-Suisse, préconisait un chemin de fer conduisant par l'Engadine en Orient; il fit paraître, au nom de la compagnie, un volumineux mémoire imprimé. Cette publication contient, entre autres, un article intitulé : *Le chemin de fer des Alpes grisonnes au point de vue stratégique*, auquel nous empruntons ce trait dirigé sans doute contre le chef de l'état-major général d'alors : « Ce serait faire preuve d'une imprévoyance toute proche de la trahison que d'affaiblir l'armée en campagne sur le plateau suisse par l'envoi dans la haute montagne de troupes de couverture de frontières si considérables qu'il faille un chemin de fer pour les transporter, les ravitailler et les renforcer. »

D'autre part, l'article aboutissait à la conclusion suivante : « Au point de vue stratégique il faut construire des chemins de fer à voie normale et non des lignes à voie étroite. »

Cependant, quiconque a eu affaire, au point de vue militaire,

avec les chemins de fer rhétiques et sait la capacité d'exploitation de leurs lignes, ne peut un instant méconnaître que ce chemin de fer à voie étroite, qui se soude à Coire à notre réseau des voies normales pour pénétrer peu à peu dans toutes les vallées importantes des Grisons, rend des services infiniment plus considérables au point de vue de la défense nationale (comme à celui du développement économique du pays), que ne le ferait une voie normale qui mettrait seulement en communication la vallée inférieure du Rhin avec l'Engadine, comme la ligne de l'Engadine en Orient, ou comme le ferait un chemin de fer aboutissant à quelques kilomètres de Coire à un tunnel frontière dans le genre du tunnel du Splügen.

Le développement économique des Grisons est mieux assuré aussi par un réseau à voie étroite qui peut desservir les localités de la montagne (à raison des courbes à plus faible rayon, des tunnels de plus grande altitude et de rampes plus fortes) que par un chemin de fer normal, voie internationale de traction qui brûle la plupart des localités.

La situation politique de l'Europe s'est extraordinairement aggravée depuis 1898. Le 12 janvier 1912 lord Rosebery, qui fut ministre des affaires étrangères et premier ministre en Angleterre, disait dans un discours prononcé à l'Université de Glasgow : « Nous avons pris des engagements dont je ne connais ni la nature, ni l'étendue, mais qui, pour non écrits qu'ils soient, ne nous lient pas moins et qui peuvent, d'un moment à l'autre, provoquer une guerre de tous les peuples, telle qu'il n'y en a pas eu depuis Napoléon I<sup>er</sup>. »

Avant même que fût apaisé le conflit qui s'était élevé à propos du Maroc entre la France, l'Angleterre et l'Allemagne, l'Italie a surpris l'Europe tout entière, et surtout ses alliés, par son attaque soudaine de la Turquie, sans paraître réfléchir au danger que l'Europe court de voir (pour parler comme le député italien D<sup>r</sup> Benedetto Cirmeni) sortir un incendie mondial de la Corne d'Or. A Paris, depuis que le traité franco-allemand relatif au Maroc a été signé, l'opinion publique est plus belliqueuse que jamais. On se croirait au temps du grand Napoléon ou, avant 1870, lorsqu'on criait : « A Berlin » sur les boulevards.

C'est au milieu de ces circonstances si graves que la Suisse doit planter un nouveau jalon de son histoire. Elle doit résoudre la question du chemin de fer des Alpes orientales ; de cette dé-

cision dépendront pour longtemps, si ce n'est pour toujours, les destinées du canton du Tessin et des Grisons.

La ligne du Gothard n'ayant pu être construite qu'à l'aide de grosses subventions italiennes, les Grisons, doutant de pouvoir obtenir pour un autre projet une aide suffisante de la part de l'Italie et ne voulant pas croire que la Suisse pourrait construire avec ses seules ressources le chemin de fer des Alpes orientales, comme elle l'a fait pour le Simplon à l'occident, se sont mis d'accord avec l'Italie sur le tracé du Splügen. C'est le couronnement des fautes commises en 1814 et 1815, au congrès de Vienne. La nouvelle ligne internationale passerait le long du château de Rhâzuns, ce témoin des erreurs de 1815, et le tunnel sera la clé de la conquête du Tessin et des Grisons. Ce serait la vraie manière de célébrer le centenaire des résultats de la diplomatie suisse au congrès de Vienne!

Peu de nos hommes d'Etat ont jusqu'ici pris la parole au sujet de cette question si importante au point de vue de l'avenir de la Suisse, pour nous faire entendre une opinion fondée sur les leçons de l'histoire nationale. On a entendu essentiellement les représentants d'intérêts locaux, qui ne se placent pas à un point de vue élevé.

La faute en est en grande partie à une lacune de la plupart de nos établissements d'instruction supérieure où l'on ne forme pas des hommes d'Etat suisses, pénétrés de l'histoire et des traditions suisses. Malheureusement ce n'est pas là tout le mal. Dans les Grisons, terre de liberté, règne sur cette question du Splügen un véritable despotisme qui étouffe en germe l'opposition que pourraient faire des esprits indépendants. Des symptômes fâcheux font d'ailleurs leur apparition dans d'autres parties de la Suisse. Depuis la disparition des Ruchonnet, des Schenk, des Welti on a adopté peu à peu, en matière de politique économique suisse, des procédés qui peuvent avoir de très graves conséquences. Nous pensons à ces concessions qu'il a fallu consentir pour arriver à réaliser tant de bons projets de nos hommes d'Etat suisses. Qu'il se soit agi du monopole de l'alcool, de la nationalisation des chemins de fer, de la Banque nationale, des subventions scolaires et de bien d'autres, le progrès n'a pu être obtenu qu'à condition que la caisse fédérale renonçât à en tirer un profit quelconque, lorsqu'on ne l'obligeait pas encore à une contribution. Combien souvent l'organisation de ces nouvelles



institutions n'a-t-elle pas été compliquée par des questions d'intérêts régionaux ! La Confédération n'a-t-elle même pas dû renoncer parfois à contrôler l'emploi de ses subventions ? Ce sont des considérations analogues qui conduisent un certain nombre de nos parlementaires à dire, à propos du chemin de fer des Alpes orientales : « C'est une ligne qu'il faut construire pour les Grisons ; les Grisons veulent le Splügen, il nous faut donc le leur accorder » ; ou « au Tessin le Gothard, aux Grisons le Splügen. »

Il n'y a eu jusqu'ici, dans toute cette affaire, qu'un seul moment réconfortant. Ce fut celui où ce haut fonctionnaire militaire qui doit, de par la loi, donner son opinion sur le chemin de fer des Alpes orientales, sans se laisser le moins du monde influencer par le fait qu'il est lui-même un Grison, n'a écouté que son jugement et sa conscience et s'est prononcé contre le chemin de fer du Splügen.

On pouvait s'attendre à ce que les officiers suisses en corps, se souvenant de Pictet, de l'archiduc Jean, du général Dufour, se grouperaient comme un seul homme derrière le chef de l'état-major général. Ce n'est hélas pas ce qui s'est produit. De nouveau des officiers élevés en grade se mettent à la traverse et beaucoup ne tiennent aucun compte de son opinion. Or ce ne sont pas seulement des officiers de cette catégorie maintenant de plus en plus rares, dont un de nos chefs les plus en vue, le colonel commandant de corps de Techtermann disait à l'occasion d'un commandant du Sonderbund : « C'était un de ces colonels politiques dont nous possédons encore aujourd'hui plusieurs échantillons. » Non ; on trouve parmi ces conseillers irresponsables des chefs de troupes d'une capacité reconnue. Il est pénible de constater combien quelques-uns de nos officiers supérieurs considèrent peu l'application de l'histoire nationale et de ses leçons à la conduite de la guerre et à la défense du territoire ; combien ils bornent leur pensée aux travaux de la place d'exercice et du champ de manœuvre. Il n'y a, à notre connaissance, que deux officiers supérieurs qui aient pris parti publiquement contre le Splügen : le colonel div. Weber, il y a quelques années, dans un excellent article paru dans la *Nouvelle Gazette de Zurich*, intitulé : « Tunnel frontière », et le colonel W. Huber dans deux articles remarquables du journal de St-Gall : *Caveant consules*.

A côté d'eux, l'autorité militaire responsable de la décision à prendre a, dès lors, trouvé un allié de grande valeur en la personne du célèbre historien le professeur Echsli, qui a publié dans la revue *Wissen und Leben* une étude sur : « La perte définitive de la Valteline, de Bormio et de Chiavenna », dans laquelle il met en garde contre le percement du Splügen.

Le 5 avril 1912, dans la *Gazette zurichoise du vendredi*, le commandant de notre 3<sup>e</sup> corps d'armée (qui est l'officier auquel à partir du 1<sup>er</sup> avril incombe, en temps de paix tout au moins, le soin de prévoir les mesures de protection à prendre à la frontière dans la région du Splügen) a profité d'une occasion que lui offrait la rédaction du dit journal pour exprimer publiquement son opinion, déjà fréquemment manifestée, sur les dangers du Splügen. C'est jusqu'ici la seule communication faite au peuple suisse à ce sujet par un membre (et le plus âgé) de la commission de défense nationale, notre plus haute autorité militaire.

« L'article du colonel Wille a éveillé au plus haut point l'intérêt de nos lecteurs » écrivait la *Gazette du vendredi*, « chaque jour nous en apporte de nouvelles preuves. Le sentiment général de nos correspondants est un profond étonnement ; une partie d'entre eux manifestent même très vivement une opinion directement contraire à celle de l'auteur. » Pour nous, les déclarations de ce dernier ne nous ont pas surpris, car déjà en 1898, il avait écrit un article sur : « Les chemins de fer grisons au point de vue stratégique », auquel répond le chapitre XI du livre récemment paru sur *Les chemins de fer alpins de la Suisse*.

Le colonel Wille nous écrivait le 29 juin 1898 au sujet de cet article : « Qu'on me l'ait demandé ou pas, j'ai déclaré à chacun en être l'auteur. Si, contrairement à mes principes bien connus, je ne l'ai pas signé, c'est uniquement pour que sa portée pratique ne fût pas diminuée de prime abord par des allusions à mon esprit frondeur. »

L'impression produite par les guerres de 1859, 1866, 1870-71 était encore toute fraîche lorsqu'on insérait dans la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872, à l'art. 3, la disposition suivante : « L'Assemblée fédérale peut interdire la concession de chemins de fer qui porteraient atteinte aux intérêts militaires de la Confédération. »

Et à l'art. 23 de la Constitution fédérale : « L'Assemblée fédé-

rale peut interdire les constructions publiques qui porteraient atteinte aux intérêts militaires de la Confédération. »

Le colonel Wille s'élève contre ces dispositions législatives et constitutionnelles; il s'exprime comme suit: « Un Etat ne doit jamais se refuser à construire un chemin de fer pour des raisons exclusivement militaires, ou le construire ailleurs que là où il serait nécessaire à la prospérité économique du pays. »... « Ce n'est qu'au cas où il est en présence de deux projets également favorables à ses intérêts économiques, qu'il a le droit de donner la préférence à celui-ci qui paraît le plus avantageux au point de vue stratégique. »

Ainsi, le colonel Wille refuse toute justification à la clause introduite par le conseiller fédéral Welti dans la Constitution et dans la loi sur les chemins de fer, clause prévoyant le rejet d'une concession par motifs de défense nationale; il n'admet la protection des intérêts militaires que si deux projets concurrents sont également favorables aux intérêts économiques. Cette thèse me paraît hautement contestable, mais même si on l'admettait, elle ne servirait pas aujourd'hui le tracé du Splügen, dont les avantages économiques sont très éloignés de surmonter ceux de son concurrent.

Une autre thèse du colonel Wille est celle-ci: « En aucun pays du monde jusqu'ici on n'a vu renoncer à construire un chemin de fer nécessaire au développement économique d'une contrée ou le construire ailleurs que là où il était nécessaire, de crainte qu'une fois ou l'autre, dans la nuit des temps, il ne soit utilisé en cas de guerre par un voisin. »

Ceci n'est pas exact. L'Angleterre, première puissance du monde au point de vue commercial, s'est jusqu'ici obstinément refusée à la construction d'un tunnel sous la Manche; peu lui importe le mal de mer des voyageurs, le temps qu'ils perdent, le double chargement et déchargement des marchandises; il ne faut pas mettre en danger la sécurité du royaume insulaire. Malgré son amitié pour la France, d'où partirait le tunnel, elle maintient fermement son opposition, bien que la flotte anglaise ait la maîtrise de la mer et des soldats en suffisance pour garder les ouvrages de défense que l'on établirait au débouché du tunnel.

Il y a de nombreux autres exemples qui prouvent que dans les grands Etats des considérations militaires ont souvent joué



un rôle décisif dans le choix d'un tracé, dans l'abandon même d'un projet de chemin de fer utile à l'intérêt général.

En Russie, sauf sur la ligne Vienne-Varsovie, les voies ferrées sont à écartement plus grand qu'ailleurs et cela par raisons stratégiques, pour empêcher les voisins d'utiliser sans autre leur matériel roulant sur les lignes russes. Il en résulte de gros inconvénients au point de vue du trafic international, mais la Russie préfère les supporter.

Il n'y a de tunnels-frontière en Europe qu'aux frontières franco-italienne, franco-suisse et italo-suisse. Mais la France et l'Italie ont construit aux deux extrémités du tunnel du Mont-Cenis d'importantes fortifications dont les garnisons font partie d'armées permanentes; tout danger se trouve écarté. Le tunnel du Mont-d'Or débouchera dans la zone des forts qui entourent Pontarlier.

Partout où d'importantes lignes de chemins de fer franchissent la frontière de deux grands Etats entre lesquels une guerre est possible, il y a des ouvrages de défense permanents : ainsi aux frontières franco-allemande, franco-italienne, russo-germanique, austro-italienne, austro-russe. Il nous manque à nous pour en faire autant et l'argent pour construire des fortifications et des troupes pour les défendre. Nos voisins ont en comparaison de la Suisse des frontières proportionnellement moins étendues et d'énormes armées. Si la guerre éclate entre les peuples qui nous entourent, la France aura avec son armée permanente de quoi garnir la frontière franco-allemande de 3750 hommes, 156 cavaliers et 10,3 canons par kilomètre. Elle aura 17 000 hommes par kilomètre si elle met sur pied toutes ses troupes. En réunissant l'élite, la landwehr et le landsturm, nous n'aurions pas plus de 145 hommes par kilomètre de frontière suisse.

Quant aux autres déclarations du colonel Wille, elles expriment toutes l'idée qu'il s'en faut encore de beaucoup que notre armée soit en état de tenir campagne. Dès lors, tous les efforts doivent viser à remédier à des lacunes évidentes et nous ne devons pas nous laisser détourner de ce but par des préoccupations d'ordre secondaire telles que de savoir si, en cas de guerre, la ligne du Splügen aurait ou non une grosse importance pour celui qui s'en emparerait.

A notre avis, il n'y a aucun rapport quelconque entre la



solution à donner à la question du chemin de fer des Alpes orientales et les efforts à réaliser pour améliorer la préparation à la guerre de notre armée. Il ne viendra à l'esprit d'aucun adversaire du Splügen de se contenter d'une moindre préparation de notre armée parce que l'on aura construit la ligne de la Greina, et réciproquement le percement du Splügen n'aura pas pour effet de stimuler la valeur militaire de notre armée.

Si celle-ci laisse vraiment autant à désirer, c'est pour nous un avertissement de ne pas aggraver encore les difficultés qu'elle rencontrerait en cas de guerre. Notre armée n'est pas son propre but à elle-même. Nous ne dépensons pas 40 millions et plus par an aux seules fins de montrer à l'Europe les résultats du système des milices. Ces dépenses sont faites uniquement pour nous permettre de défendre efficacement notre indépendance, de maintenir notre peuple en santé, de lui conserver sa force de résistance et de développer dans les esprits la notion de l'Etat suisse.

Le colonel Wille désire que ses concitoyens renoncent à chercher la sécurité de leur pays et sa sauvegarde dans une direction qui ne vaut pas la peine d'être suivie tant que l'essentiel (la valeur militaire) fait défaut. Mais il y a eu avant lui des hommes dont la grandeur historique ne fait plus de doute pour personne et qui ont été contraints par la force des événements à suivre la voie qu'il veut nous interdire. En 1815, peu d'années après que Napoléon I<sup>er</sup> avait annexé le Valais à la France à cause de la route du Simplon, Pictet de Rochemont demandait la destruction de cette route par laquelle on pouvait se rendre en Italie ou en venir en pantoufles. La même année le général autrichien comte Frimont quittait la Lombardie avec 54 000 hommes et par le Simplon gagnait Genève, justifiant ainsi les craintes exprimées par Pictet.

Tout cela nous paraît si juste que les déclarations du commandant du 3<sup>e</sup> corps d'armée n'ont pas ébranlé pendant une seconde notre opinion sur les dangers du chemin de fer du Splügen et sur le mode de défense des Grisons. Il nous plairait d'espérer plutôt que lui-même modifiera la sienne avant d'assumer, dans un moment aussi grave, la responsabilité de l'avenir au centre et à l'est de notre frontière méridionale.

Notre opinion touchant la situation respective de la Suisse et de l'Italie correspond à celle qu'exprime l'organe du corps d'of-

ficiers de celle des puissances de la triple alliance qui est la voisine de l'Italie.

Dans le n° 10 (du 7 mars 1912) de la *Danzer's Armeezzeitung*, que dirige le général d'infanterie Carl von Lang, a paru un article de la rédaction sur « la politique italienne dans la Méditerranée » ; en voici la conclusion :

« Pour nous qui sommes voisins de l'Italie, il y a maintenant une question du plus haut intérêt et d'une très grande importance :

» L'Italie va-t-elle être détournée pour longtemps par la question tripolitaine de ses visées sur les territoires qui l'entourent et sur la mer Adriatique ?

» Cherchons tout d'abord une analogie dans l'histoire et prenons notre point de comparaison en France, nation qui, au point de vue du sentiment national, est au même diapason passionné que l'Italie.

» La France a employé à la conquête définitive de l'Algérie (à part quelques petits combats au cours des années de 1870 à 1880) la période allant de 1830 à 1872. En tout quarante-deux années de guerre, pas toujours intensive il est vrai, mais ininterrompue. A plusieurs reprises la France avait plus de 100 000 combattants en Algérie; ainsi en 1845, elle en avait 115 000.

» Durant ces quarante-deux ans la France a passé par trois révolutions : 1830, 1848 et 1871. L'occupation de l'Algérie a commencé sous les Bourbons ; a été continuée sous Philippe d'Orléans, sous la deuxième république, sous Napoléon III ; la conquête s'acheva sous la troisième république. La France conquiert pendant la campagne d'Algérie le territoire du Sénégal dans l'Afrique occidentale, la Cochinchine et le Cambodge en Indochine et d'autres colonies encore. C'est à cette époque également qu'eurent lieu les expéditions militaires françaises en Chine et au Mexique. Cette dernière coûta à elle seule à la France 400 millions. Enfin la France fit dans le même temps trois grandes guerres : la campagne de Crimée de 1854-1855, celle contre l'Autriche en 1859 et la guerre avec l'Allemagne en 1870-71.

» Naturellement pendant ces luttes on cessa plus ou moins de combattre en Algérie.

» Nous voyons donc que la France, malgré la campagne d'Algérie, a pris une part très active à tous les événements d'Europe.

Les faits rappelés ci-dessus nous démontrent que les guerres coloniales ne sont presque jamais pour un peuple que d'importance secondaire.

» Quel que soit le résultat de la guerre de Tripolitaine, quelle qu'en puisse être la durée, les expériences de ces dernières années et même de ces derniers mois nous permettent en tous cas de pouvoir compter qu'en Italie on ne saura aucun gré aux alliés de leur fidélité. Si tout va bien, on dira en Italie que c'est malgré l'Autriche-Hongrie ; si cela tourne mal, on en accusera immédiatement notre empire.

» Mais que cela aille bien ou mal en Tripolitaine, les visées de l'Italie sur terre et sur mer, notamment sur l'Adriatique, n'en subsisteront pas moins.

*« Les procédés de l'Italie à l'égard de la Turquie doivent en tous cas engager à une extrême vigilance tous les Etats dont une partie du territoire est l'objet des convoitises ouvertes ou secrètes de la nation italienne. Ces Etats, ce sont tous les voisins de l'Italie. »*

» Le feld-maréchal prussien général comte de Moltke disait au Reichstag allemand en 1890, alors que la situation politique était particulièrement menaçante : « les assurances pacifiques de nos voisins de l'est et de l'ouest — tandis que leurs préparatifs militaires ne cessent d'augmenter — et toutes leurs autres manifestations en faveur de la paix ont sans doute leur valeur, mais la sécurité, nous ne la trouverons qu'en nous-mêmes. »

» Cet avertissement du grand homme de guerre s'adresse aussi à nous. Puisse-t-il être entendu ! » Voilà ce qu'écrivit l'organe des officiers autrichiens.

A côté des efforts du royaume d'Italie pour s'agrandir, la désunion qui depuis 1866 ne cesse d'augmenter entre l'Autriche et la Hongrie constitue un autre danger pour la paix et pour la Suisse sud-orientale. La monarchie austro-hongroise repose, de l'aveu de tout Autrichien au courant de la situation, sur deux colonnes : un souverain commun, une armée commune. La Hongrie travaille sans relâche à miner ce double fondement de l'Empire. C'est là le vrai motif de ces luttes intérieures qui depuis 1899 rendent impossible l'adoption d'une nouvelle loi d'organisation militaire, paralysent par l'obstruction l'activité du parlement hongrois et ont provoqué la chute de tant de ministères en Hongrie. On a pu voir tout dernièrement que les

Hongrois n'ont même plus d'égards pour leur digne vieil empereur. Celui-ci, pour sauver l'existence de l'armée commune, a dû menacer d'abdiquer et l'impression produite par cette menace dans les milieux politiques en Hongrie a été étonnamment faible.

Le parti de l'indépendance hongrois conspirait déjà en 1866 avec l'Italie contre l'Autriche; il n'est pas du tout impossible qu'il ne recommence lors de la prochaine guerre austro-italienne. Dans la Croatie dépouillée de la plupart de ses libertés par les Hongrois, la constitution est actuellement suspendue et l'idéal panserbe a beaucoup de partisans. En Bohême, Allemands et Tchèques cherchent vainement un compromis. Au parlement autrichien l'obstruction menace toujours; on s'y obstine à ne pas comprendre la gravité de la situation. L'éventualité dépeinte par un vieux soldat de l'empire dans le livre *Notre dernier combat* peut ainsi fort bien se produire: la guerre éclatant entre l'Italie et l'Autriche et celle-ci ne disposant que des corps d'armée autrichiens (non les hongrois) à opposer à l'Italie, à la Serbie et au Monténégro, d'où victoire des adversaires coalisés. Conséquence: l'Italie s'emparerait de tout l'ouest de l'Autriche jusqu'au Brenner et la Suisse l'aurait pour voisine du Mont-Blanc au lac de Constance. L'importance que revêtirait un pareil événement pour l'indépendance de la Suisse n'échappera pas à quiconque est au courant de l'histoire contemporaine.

Ce ne sont pas seulement des intérêts contraires qui divisent nos voisins du sud et de l'est; la manière de penser des deux nations est diamétralement opposée.

*Au sud*, nous voyons une nation qui au milieu des combats du dernier siècle a peu à peu créé un Etat unifié et qui dès lors a travaillé sans cesse à consolider cet Etat à l'intérieur; une nation qui chaque jour a sous les yeux les monuments lui rappelant les temps où l'ancienne Rome dominait la plus grande partie de l'Europe, souvenirs qui l'incitent à chercher à regagner au moins partie des territoires auxquels les Romains avaient apporté leur civilisation et qui appartiennent aujourd'hui à des Etats voisins.

*A l'est*, un Etat artificiel, composite de dix nationalités dont les puissantes se refusent à traiter les faibles sur le pied de l'égalité, ne leur permettent pas de progresser et cherchent à les assimiler de force; un Etat qui n'a pas encore recouvré son



équilibre politique depuis qu'en 1866 il a perdu la prédominance en Allemagne.

De même qu'en cas de guerre l'offensive donne à qui a l'audace de la prendre un avantage moral sur celui qui attend dans la défensive, ainsi les efforts de l'Italie pour s'agrandir lui donnent une grande supériorité morale sur l'Autriche-Hongrie, tout entière préoccupée de conserver son intégrité et qui même pour la poursuite de cet objectif ne trouve pas l'union.

En présence du cours que prennent les événements contemporains chez nos voisins du sud et de l'est, ce serait d'une audacieuse présomption de compter qu'au moment de l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer des Alpes orientales, les frontières seront demeurées sans changement au Stelvio. Le grand danger qui menace depuis les années décisives de 1859 et 1866 le front sud de la Suisse en sera considérablement aggravé.

*(A suivre).*

X\*\*\*

