

Années décisives de la politique suisse [fin]

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft 6

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-339427>

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.

Années décisives de la politique suisse.

(Fin.)

1912, ou en tous cas l'une des années qui suivront, verra un moment décisif de notre histoire : celui où l'on résoudra la question du chemin de fer des Alpes orientales, et du même coup celle infiniment plus grosse de conséquences, de l'avenir de notre frontière méridionale et sud-orientale. La décision prise aura pour effet d'attacher les cantons du Tessin et des Grisons à la Confédération par un nouveau lien, solide et durable, si l'on construit le chemin de fer de la Greina ; si l'on se prononce en faveur de la ligne du Splügen, on exposera par là même ces cantons à être les victimes d'une invasion et, le cas échéant, d'une annexion à un autre pays à la première occasion défavorable pour nous, c'est-à-dire à la première guerre entre les coalitions européennes. Cette décision est d'une importance telle que nous voudrions reproduire ici les conclusions d'un livre paru il y a quelques semaines sur : *Les chemins de fer alpestres en Suisse*, conclusions relatives à notre indépendance et à notre défense nationale. Le chapitre qui les contient est intitulé : *Comparaison entre le Splügen et la Greina, au point de vue de notre indépendance et de la défense nationale*.

A. Dangers militaires du Splügen.

« 1^o Notre front sud se trouve dans d'autres conditions que les autres. Nous n'avons ni les hommes ni l'argent nécessaires pour fortifier tous nos fronts ; seul notre front sud peut être barré en quelques points.

» La Suisse ne peut pas non plus conduire un combat décisif simultanément sur deux fronts. Si l'ennemi passe en même temps plusieurs de nos frontières, comme en 1799, l'effort principal de la défense active devra être transporté sur le plateau et dans le Jura, c'est-à-dire là où les intérêts politiques et économiques les plus importants doivent être directement protégés et là où la décision sera prononcée. Comme les troupes employées

sur le front sud ne pourront pas prendre part à ce combat décisif, il faudra se contenter sur ce front-là d'un minimum de forces.

» L'ennemi qui a pénétré en Suisse par la frontière sud peut, après avoir occupé la plus grande partie des cantons des Grisons et du Tessin, s'en garantir la possession en construisant en quelques points des ouvrages de fortification qu'il complétera et où il se maintiendra. C'est pour cette raison que nos forces employées sur le front sud ne doivent pas se borner à couvrir les derrières de notre armée, mais empêcher, quelque faible que puisse être leur effectif, l'occupation d'une grande partie des cantons frontières. Elles ne peuvent s'acquitter de cette tâche que si l'on n'a pas percé d'ouverture dans la barrière naturelle de notre front sud, et notamment, que si le grand danger qui menace déjà la défense des Grisons et du Tessin aux angles saillants du Val de Lei, du Val San Giacomo et du Val Formazza ne vient pas à être augmenté par la construction de nouvelles voies de communications.

» 2^o Un tunnel frontière au Splügen débouche à la place la plus vulnérable de notre front des Alpes. Une fois que l'ennemi s'en sera emparé, il aura entre les mains aussi bien la route du Bernardin, qui conduit à Bellinzone, que la route du Splügen. En quelques heures de marche, il pourra s'emparer de Reichenau et intercepter les communications de l'Oberalp et du Lukmanier. Alors le canton du Tessin ne sera plus relié à la Suisse centrale et septentrionale que par la ligne du Gothard fortement menacée par les cols de San Giacomo, du Gries et de Nufenen. La destruction (par des agents) d'un pont de la rampe nord du Gothard suffit déjà pour couper pendant longtemps le chemin de fer et, d'autre part, la route du Gothard n'est ouverte aux voitures que pendant la moitié de l'année.

» De Reichenau, une nouvelle marche conduit à Landquart et ferme le Prättigau et ainsi tout le canton des Grisons. Même la victoire dans une bataille en rase campagne près de l'embouchure de la Landquart (ce ne peut être qu'une bataille frontale), ne rend pas les Grisons à la Suisse. Reconquérir les cantons des Grisons et du Tessin serait une tâche extrêmement difficile, qui coûterait beaucoup de temps et beaucoup de sang. Pour le Tessin, elle se compliquerait encore (sans parler des fortifications d'Iselle qui barrent la route) de l'impossibilité de venir au se-

cours de ce canton par le Simplon, les Italiens ayant eu évidemment le soin de s'emparer immédiatement de Brigue.

» 3° Bien que le contraire ait été prétendu, un coup de main par un tunnel frontière est possible; il est même plus facile qu'on ne le croit communément. L'interruption soudaine quoique momentanée du télégraphe civil, les ordres plus sévères donnés aux services de surveillance de la frontière, le concours des gardes-finances et des Italiens habitant la Suisse en faciliteront l'exécution.

» 4° Une attaque par la montagne peut être exécutée rapidement et facilement pour les raisons suivantes :

» a) parce que le sommet du col du Splügen se trouve sur la frontière (au Simplon à 7 heures de la frontière) ;

» b) parce que l'Italie empiète avec le Val de Lei sur le bassin du Rhin (borne frontière sur le pont par lequel la route de l'Avers franchit le Rhin de Lei) ;

» c) parce que le col d'Angeloga conduit, par le Val de Lei, en une forte journée de marche, du portail sud de Campodolcino au portail nord, par Canicül et la route de l'Avers ; opération pour laquelle on peut franchir le col la veille au soir, passer la nuit dans les chalets du Val de Lei ou dans les baraquements militaires qui y seront construits, et arriver le lendemain dans la matinée à Andeer avec des troupes en bon état ;

» d) parce que le col de Madesimo (col d'Emet) conduit de Pianazzo en une demi-journée de marche à Canicül (Canicül-Pianazzo 4 heures et demie, sommet du col sur la frontière), à 11,2 km. seulement d'Andeer ;

» e) parce que les alpini passent régulièrement leurs périodes de service en campagne à la frontière suisse et en connaissent tous les chemins et sentiers ;

» f) parce que les gardes-finances, qui connaissent la situation des deux côtés de la frontière, sont organisés militairement et sont au nombre de 1800 à la frontière tessinoise seulement.

» 5° Même des ouvrages de fortification très coûteux à établir et à entretenir ne mettent pas le tunnel suffisamment à l'abri d'un coup de main :

» a) parce que la Constitution fédérale ne permet pas qu'il y ait au Splügen une garnison permanente ni même une garde de sûreté d'une force suffisante ;

» b) parce que les troupes grisonnes ne suffisent pas à la

surveillance efficace des frontières et parce que du fond des vallées, elles ne pourraient pas atteindre le tunnel à temps et en nombre suffisant ;

» c) parce que la destruction en un point quelconque de la ligne du chemin de fer aurait pour effet de retarder l'arrivée des renforts venant de la Suisse septentrionale, de telle sorte qu'ils arriveraient trop tard.

» 6° Il ne faudrait pas trop compter sur les chambres de mine du tunnel, parce qu'elles ne peuvent pas rester chargées et que le chargement demande des heures ; mais avant tout parce que la décision de faire sauter le tunnel est, au point de vue politique et financier, si grosse de conséquences que, selon toutes probabilités, elle ne sera ni prise ni exécutée en temps opportun.

» Il y a un sérieux avertissement dans le fait que les grandes puissances ont, dans l'intérêt du commerce, demandé à la Turquie de tenir ouvertes les Dardanelles, mais se sont bien gardées, pour des motifs d'ordre politique, d'interdire à l'Italie toute attaque par le détroit ou de déclarer neutre le détroit lui-même. Il pourra en être de même du tunnel du Splügen.

» 7° Une fois le tunnel pris, la ligne permet de transporter à bref délai, en n'importe quelle saison ou par n'importe quel temps, à Andeer et à Thusis tout ce qui est nécessaire en fait de troupes et de matériel de guerre pour la conquête et la possession des Grisons.

» Du côté sud, l'attaque de la Via Mala est beaucoup plus facile que la défense. L'assaillant trouve un terrain favorable à l'attaque par Lohn et Mathon, à l'ouest du Rhin postérieur, et par Flis, Samest et le Muttenberg à l'est. D'autre part, le défenseur a, sur ses derrières, de très mauvaises communications, savoir les pentes escarpées et sans chemins qui conduisent à la Nolla, à l'Alpe Grascenna et à la route en lacets débouchant par Untermutten dans la gorge sauvage du Schyn.

» 8° Si la nouvelle ligne d'accès sur la rive occidentale du lac de Côme est construite, on pourra, concurremment, transporter des troupes au Splügen et amener à Gravedona celles qui devront marcher sur Bellinzona par les cols de Jorio et de Camedo. Le chemin de fer de la rive orientale du lac de Côme restera disponible pour les transports de troupes en Valteline. Une fois terminés les transports des colonnes du Jorio et du

Splügen, la colonne de l'Engadine, par la Maloja, peut être débarquée à Chiavenna.

» 9° La construction de la ligne du Splügen engagera l'Italie à établir des ouvrages permanents de fortification sur les routes du Splügen et de la Maloja (comme au Simplon près d'Iselle). Ces ouvrages, destinés à la protection de la voie ferrée, couvrent aussi les flancs d'une attaque dirigée du lac de Côme contre le Tessin et empêchent de secourir ce canton depuis l'Engadine.

» 10° Le choix du Splügen porte préjudice à notre armée et encourage l'antimilitarisme. Les partisans les plus convaincus de nos institutions militaires reconnaîtront qu'il est inutile de demander désormais aux citoyens et à l'Etat de grands sacrifices personnels et pécuniaires pour le maintien de nos forces militaires, si l'on renouvelle la faute commise en 1814/15, et l'on compromet sérieusement notre défense nationale pour le plaisir de quelques personnages haut placés. »

B. Avantages militaires de la Greina.

« 1° Tous les dangers inhérents à la ligne du Splügen disparaissent.

» 2° Sont également supprimés les frais de construction et d'armement des ouvrages de fortification et les dépenses annuelles pour leur entretien, pour la surveillance et l'administration, ainsi que l'affaiblissement de l'armée de campagne qui en serait la conséquence.

» 3° En cas de construction de la Greina, on pourra renoncer à construire la nouvelle ligne à double voie Côme-Chiavenna ainsi qu'à la pose de la double voie sur le trajet Lecco-Chiavenna, attendu que cette ligne, telle qu'elle est actuellement, suffit au trafic avec la Valteline et le Val Bregaglia. Une attaque contre les Grisons ou par le Jorio ne pourra pas être exécutée avec la même vigueur et la même rapidité que si l'on disposait de la ligne du Splügen, et la Suisse gagnera du temps pour prendre ses mesures.

» 4° La Greina est une voie de communication sûre entre le nord-ouest de la Suisse et le Tessin et elle permet d'amener dans ce canton les troupes nécessaires pour sa défense en deux fois moins de temps et, au cas où la ligne du Gothard serait interrompue, dans le même temps qu'aujourd'hui (sans cette interruption). La Greina diminuera le danger d'une entreprise

inopinée contre la ligne du Gothard, attendu que la réussite de la dite entreprise n'aurait pas la même valeur décisive. »

C. Dangers politiques du Splügen.

« 1^o L'attaque par surprise de nos passages des Alpes a déjà été indiquée il y a 30 ans dans le Parlement italien comme le moyen le plus efficace de prévenir une attaque contre l'Italie venant de Suisse (par celle-ci ou par un autre Etat). On a déclaré expressément à maintes reprises, dans le dit Parlement, que les chemins de fer dirigés contre la frontière suisse avaient un caractère *offensif*.

» 2^o Le désir de posséder les provinces de langue italienne (et de langue romanche dès que cette langue aura été déclarée idiome italien) appartenant à la Suisse a été éveillé et encouragé en Italie depuis un demi-siècle dans les écoles et les sociétés, par une partie de la presse et dans l'armée. Ceux qui n'en parlent pas n'y pensent pas moins. Ce désir peut devenir si violent que le gouvernement ne pourra plus résister à la volonté populaire.

» 3^o Le tunnel du Splügen servant au commerce italien de porte de sortie sur le lac de Constance et la plaine du bas Rhin, il augmentera la valeur des Grisons pour l'Italie et accroîtra le désir de s'emparer de tout le canton.

» 4^o Une guerre austro-italienne est considérée comme probable en Italie et en Autriche. Elle éclatera aussitôt que l'Autriche sera engagée ailleurs et que le moment sera favorable à l'attaque, c'est-à-dire dans la prochaine guerre de l'Europe centrale, ou bien après le partage de l'Autriche-Hongrie en deux royaumes indépendants (comme la Suède et la Norvège). Dans cette guerre, la prise rapide des Grisons fournira à l'Italie la faculté de pénétrer commodément par l'Engadine dans le Tyrol, c'est-à-dire dans les vallées de l'Adige et de l'Inn supérieur, et de prendre à revers les communications du camp fortifié de Trente. En rendant possible une marche rapide sur Coire, le tunnel du Splügen permet en même temps de couvrir, du côté de la Suisse septentrionale, les flancs des troupes qui opèrent cette marche. Si dans la prochaine guerre de l'Europe centrale, l'Italie se rangeait du côté de la France, elle pourra, par une marche contre le sud de la Suisse, attirer notre attention de ce côté-là et seconder ainsi la traversée de notre plateau par les troupes françaises. La flotte anglo-française de la Méditerranée

étant supérieure à la flotte austro-italienne, l'Italie ne peut, vu l'étendue de ses côtes, conduire une guerre contre la France alliée de l'Angleterre, elle sera plutôt forcée de se joindre à la France.

» 5° La conduite de l'Italie à l'égard des neutres dans la guerre italo-turque a fait presque sombrer l'amitié franco-italienne. Il est donc prudent, pour un petit Etat confinant à l'Italie d'avoir le moins possible de points délicats de contact sur la frontière. Le plus sensible de ces points serait un tunnel du Splügen sur lequel l'Italie posséderait un droit de rachat.

» 6° Le débarquement inopiné à Tripoli, opéré sans avis préalable aux alliés et sans égard pour la paix de l'Europe, puis la déclaration de souveraineté par laquelle l'Italie a annexé un pays avant même d'en avoir fait la conquête, sont des avertissements qui forcent la Suisse à se tenir sur ses gardes et d'éviter tout ce qui pourrait la mettre en état d'infériorité vis-à-vis de son voisin du sud.

» 7° La procédure des cours martiales contre les Arabes faits prisonniers en armes à Tripoli nous indique à quoi devraient s'attendre nos confédérés du Tessin, des Grisons et du Valais s'ils s'organisaient pour la défense du pays en corps de volontaires en conformité des articles 1 et 2 du « Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre. » Au demeurant, le refus de l'Italie de signer les trois Conventions de la Haye du 18 octobre 1907 devrait nous servir d'avertissement. »

D. Avantages politiques de la Greina.

« 1° La construction d'une ligne de la Greina, que sa situation met à l'abri des entreprises de l'ennemi, rendra le Tessin si fort au point de vue économique et le reliera si intimement avec la Suisse allemande qu'il pourra facilement résister à toutes les influences de l'extérieur et des étrangers établis chez lui qui tendent à le détacher de la Suisse.

» 2° La communication assurée en tout temps du Tessin avec la Suisse allemande que procurera la Greina diminue la probabilité d'une attaque de la ligne du Gothard et du canton du Tessin et contribue à la garantie de notre neutralité et de notre indépendance. »

A propos des projets de chemins de fer alpestres à construire en Suisse, l'ouvrage dit ceci de celui dont l'exécution aura des conséquences décisives pour notre pays :

« *La ligne de chemin de fer des Alpes orientales doit être la GREINA.*

» *La ligne du Splügen ne doit en aucun cas être construite sans qu'on ait donné au peuple suisse, par la voie de l'initiative ou du referendum, l'occasion de se prononcer. L'avenir politique de la Suisse et la question de la mise en danger du lien qui réunit à perpétuité à la Suisse les Grisons et le Tessin doivent faire l'objet d'une décision du peuple suisse et non de ses représentants.* »

On peut donner à cette opinion tous les démentis que l'on voudra, il n'en sera pas moins difficile de contester que l'on a déjà travaillé avec zèle en Suisse, en Allemagne et en Italie à réunir les capitaux nécessaires à la construction d'une ligne privée à travers le Splügen. Et l'on a entendu à Zurich, au cours de la discussion d'une autre question de chemin de fer, ces paroles malséantes : « Le partage de la Suisse par les nations voisines entre elles n'est plus qu'une affaire de temps. Il est dès lors parfaitement indifférent que cet événement se produise quelques décades plus tôt ou plus tard. »

Mais ce n'est au fond pas tant contre ceux qui d'avance se résignent à une nouvelle entrée d'un Souvorov, d'un Lecourbe ou d'un Frimont sur notre territoire qu'il faut s'élever, mais bien plutôt contre cette internationale bleue qui juge une question comme celle du tunnel-frontière au Splügen uniquement au point de vue de la bourse.

Récemment une vive agitation s'est emparée des diverses régions de la Suisse : il s'agissait de combattre la convention du Gothard. On peut différer d'avis sur ce traité, mais en tous cas ce mouvement populaire aura été d'un grand profit pour la Confédération. Espérons qu'il engagera la Suisse à ne compter que sur ses propres forces pour le percement des Alpes orientales, sans subventions de l'étranger à cette entreprise suisse qui doit s'exécuter tout entière à l'intérieur des frontières suisses. Il empêchera que l'on ne signe à l'avenir un contrat comme la convention du Simplon des 25 novembre 1895 et 16 mai 1903, qui serait infiniment plus onéreux que la convention non encore ratifiée du Gothard.

Nous avons assez de confiance en nos autorités pour espérer qu'elles ne renouvelleront pas les mêmes fautes. X.
