

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

L. SIMONIN

Les percées des Alpes

Journal de la société statistique de Paris, tome 26 (1885), p. 15-23

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1885__26__15_0

© Société de statistique de Paris, 1885, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

IV.

LES PERCÉES DES ALPES (1).

Le Scëmmering, le Brenner, le Mont-Cenis, le Saint-Gothard, l'Arlberg. — Les percements projetés : Simplon, grand Saint-Bernard, Mont-Blanc.

I. — LES PERCÉES.

Mesdames, Messieurs,

Je vais me conformer au titre de cette conférence : Les percées des Alpes. Je parlerai de celles qui sont faites et qui ont commencé par des chemins de fer de montagnes : la voie du Scëmmering, qui fait communiquer Vienne avec Trieste et Vérone, la vallée du Danube avec l'Adriatique, l'Autriche-Hongrie avec l'Italie, à travers les Alpes autrichiennes et celles de Styrie et de Carinthie qui sont comme le dernier contrefort de nos grandes Alpes; puis la voie du Brenner, dans les Alpes du Tyrol, tantôt souterraine, tantôt à ciel ouvert, qui ouvre une communication, que les Romains pratiquaient déjà par une route de terre entre Inspruck et Vérone, entre le Tyrol et la Vénétie, entre l'Allemagne du Sud et l'Italie, jusqu'à l'Adriatique.

Ces deux premiers chemins de fer, qui sont véritablement des chemins de montagnes, grandioses par l'audace qui a présidé à leur construction, datent l'un de 1854, l'autre de 1867; ils sont en quelque sorte les aînés des trois grands percements dont je vous parlerai tout à l'heure, celui du Mont-Cenis, qui a été commencé le premier, à l'ouest des Alpes, et qui a 12 kilomètres de long; celui du Saint-Gothard, qui a 15 kilomètres, traverse les Alpes centrales et fait communiquer la Suisse, l'Allemagne, la mer du Nord avec l'Italie et avec la Méditerranée, les ports d'Anvers, Brême, Hambourg, avec le port de Gènes. C'est le grand percement. Tous ceux qui viendront ensuite ne valent pas celui-là. Malheureusement, il a été fait contre la France et nous verrons plus tard s'il nous est possible d'y parer.

Le troisième percement des Alpes est le tunnel de l'Arlberg, qui vient d'être exécuté si rapidement qu'il faudra donner 800,000 fr. de prime aux entrepreneurs, parce qu'ils sont arrivés un an et demi plus vite que ne le leur imposait leur contrat.

Ce magnifique tunnel fait communiquer le Tyrol avec le Vorarlberg. En le créant, le gouvernement de l'Autriche-Hongrie a eu surtout pour but, non seulement de faire communiquer deux de ses provinces séparées par un massif alpin comme le sont aussi le Piémont et la Savoie, mais encore de répondre à M. de Bismarck qui, par ses droits de douane, par ses surélévations de tarifs, tenait en échec le transit et les exportations de l'Autriche-Hongrie, et par là enfin d'établir des relations directes avec la Suisse, avec la France, avec toute l'Europe occidentale, sans passer par l'Allemagne du Sud, et de retrouver ainsi, en plein XIX^e siècle, le grand chemin

(1) Conférence faite sous les auspices de la Société, le 26 novembre 1884.

de la vallée du Danube, qui permit au moyen âge à l'Europe centrale de communiquer avec Constantinople et avec l'Asie.

C'était la grande route du commerce à cette époque où Nuremberg, Ulm, Augsbourg, Francfort, Ratisbonne, étaient devenues de puissantes républiques marchandes, reliées par cette voie avec les républiques italiennes, Venise, Gênes, Pise, Florence, qui étaient à leur tour si grandes et si prospères.

Eh bien ! nous retrouvons, par le tunnel de l'Arlberg, ce chemin de l'Occident à l'Orient et nous allons, grâce à lui, pouvoir donner la main à l'Autriche-Hongrie et tempérer ainsi la concurrence du Saint-Gothard. Dès le 15 août 1884, nous allons, par cette voie, recevoir les récoltes d'Autriche-Hongrie, les blés, les farines, les vins, et le bétail si renommé qui arrive jusque sur le marché de la Villette. Nous allons recevoir tout cela par ce tunnel de l'Arlberg qui a 10 kilomètres et qui permettra à la vallée du Danube de communiquer avec la vallée du Rhin et d'aller aisément au lac de Constance et de là à Bâle, à Mulhouse, à Strasbourg, à Paris, à Rouen, au Havre, dans toutes les villes du nord et du nord-est de la France.

II. — LES MONTAGNES ET LES COLS DES ALPES.

Les Alpes, comme une immense muraille en forme de fer à cheval, ferment toute l'Italie au nord. Elles commencent au col de Tende, qui est le nœud reliant les Apennins aux Alpes principales.

Dès les premiers temps de l'histoire, on voit les armées passer par les cols des Alpes. C'est par là que passe Annibal, avec ses éléphants, après avoir traversé les Pyrénées, en venant d'Espagne.

Les empereurs d'Allemagne ont passé aussi par là, descendant en Italie. Henri IV, pour aller à Canossa faire sa soumission au pape; Charlemagne, avant lui Pépin, allant guerroyer en Lombardie, ont franchi aussi ces montagnes. Napoléon, en 1800, a traversé le grand Saint-Bernard, et Macdonald le Splügen, où une avalanche a enseveli des bataillons entiers.

Aujourd'hui encore, il y a dans les Alpes beaucoup de passages qui sont très fréquentés et l'on calcule que 350,000 voyageurs, en voiture ou à cheval, et 150,000 piétons passent par les cols principaux.

Vous voyez comment la question se pose : il s'agit de passer, avec des voies perfectionnées, avec des chemins de fer, dans des endroits où l'homme passe déjà; il s'agit de franchir en tunnel ces montagnes qui forment comme la couronne de l'Italie, le fer à cheval qui s'élève comme un mur gigantesque sur les plaines du Piémont et de la Lombardie.

Les Alpes Maritimes commencent vers Nice. Au delà sont : les Alpes Cottiennes, qui s'étendent du Mont-Cenis au Mont-Viso; les Alpes Grées, qui vont jusqu'au Mont-Blanc; les Alpes Pennines, qui vont jusqu'au Mont-Rose; les Alpes Bernoises, qui sont du côté de Berne, avec la Jungfrau; puis les Alpes Helvétiques et les Alpes Centrales, où est le Saint-Gothard. Viennent ensuite les Alpes Rhétiques, les Alpes du Tyrol et du Vorarlberg; enfin, les Alpes Carniques, et, tout le long de la Dalmatie ou Illyrie, les Alpes Dalmatiques.

C'est par les cols que s'effectue le passage des Alpes.

Le col du Mont-Viso a 3,040 mètres d'altitude. Là, passe la route qui va de Briançon à Saluces.

Par le col du Mont-Genèvre, qui s'élève à 2,000 mètres, on va de Briançon à Pignerol, dans le pays des Vaudois piémontais, et à Turin.

Par le col du Mont-Cenis, avant que le tunnel eût été ouvert, passait déjà la grande route qui reliait Lyon, Chambéry, Modane, Bardonnèche, Suse et Turin. Nous disons le tunnel du Mont-Cenis, nous devrions dire le tunnel du col de Fréjus, parce que c'est réellement là qu'il est percé; le Mont-Cenis en est éloigné de 27 kilomètres à l'est.

Au col du petit Saint-Bernard, est la route de Chambéry à Aoste et Turin. C'est là que l'on veut faire un chemin de fer d'Albertville à Turin.

Le col du grand Saint-Bernard va de Genève et de Martigny à Aoste et Turin. Le tunnel qu'on y projette aboutira au Piémont comme celui du Mont-Cenis.

Au col du Simplon passe une belle route; on projette là un tunnel qui aurait une vingtaine de kilomètres. La route relie Genève et Brieg à Domo-d'Ossola et Milan.

Le Saint-Gothard est au milieu des Alpes centrales. Il a été choisi à la Conférence de Berne, en 1869, pour servir de nouvelle voie de trafic à l'Allemagne allant en Italie. Le col est à 2,093 mètres et c'est cette belle route qui unit la vallée du Rhin à celle du Pô et qui va de Zurich à Lucerne, Côme et Milan.

Le Splügen, le Stelvio sont aussi des cols renommés à 2,417 et 2,756 mètres; le Bernardino offre une bonne route de Coire à Bellinzona, et enfin le Brenner, à 1,362 mètres, est fréquenté depuis les Romains.

III. — LE SÆMMERING ET LE BRENNER.

Le Sæmmering est la percée des Alpes la plus ancienne en date. C'est en 1854 que, sur une longueur de 40 kilomètres et à une altitude de 878 mètres, on a percé là les Alpes de Styrie.

C'est le premier des chemins de fer de montagnes; il est dans une situation pittoresque. Les pentes vont jusqu'à 30 millièmes. Il y a quinze tunnels, qui ont ensemble 4,469 mètres de long: le principal a 1,384 mètres. Quinze viaducs ont dû être construits, et ces 40 kilomètres de chemins de fer ont coûté 37 millions, près d'un million par kilomètre ou 1,000 fr. par mètre.

Le Sæmmering met l'Autriche-Hongrie en communication avec l'Adriatique, Vienne avec Trieste, Venise et la Lombardie. La longueur totale du chemin de fer de Vienne à Trieste est de 596 kilomètres.

Le chemin de fer du Brenner a demandé quatre ans, de 1863 à 1867. Il va d'Innsbruck à Vérone, unit le Tyrol à la Vénétie, l'Allemagne du Sud à l'Italie. Le col du Brenner est à 38 kilomètres d'Innsbruck. Le chemin de fer qu'on y a tracé est une des constructions les plus grandioses des temps modernes. Il y a vingt-deux tunnels et soixante grands viaducs et ponts. Quelques-uns de ces tunnels sont en demi-cercle. La longueur totale du tunnel principal est de 885 mètres; la longueur totale du chemin de fer de 281 kilomètres. Les pentes atteignent 25 millièmes.

IV. — LE TUNNEL DU MONT-CENIS.

Le premier projet date de 1841. Un topographe savoisien, Médart, le présenta au roi Charles-Albert. Il faisait le tunnel au point où il a été fait depuis, et en marquait exactement la longueur: 12 kilomètres. Le travail devait demander 36 ans.

En 1849, après la défaite de Novare, le roi Charles-Albert abdiqua en faveur de son fils Victor-Emmanuel qui se passionna aussi pour le tunnel. Les ingénieurs Grandis, Grattoni et Sommeiller inventent le compresseur à air comprimé, sorte de machine hydraulique; puis un ingénieur anglais, M. Bartlett, trouve le moyen de forer mécaniquement le terrain. Un ingénieur belge, M. Mauss, fait le tracé du tunnel, et un physicien suisse, M. Colladon, avec le grand géologue turinois, M. Sismonda, apportent aussi leurs concours.

Quand nous avons annexé la Savoie, en 1860, nous avons pris notre part de la dépense du tunnel. Il a coûté 75 millions, la France en a payé 38.

C'est le 31 août 1857 que le roi Victor-Emmanuel a allumé la première mine. On a travaillé deux ans avec le fleuret à main, lentement, et enfin avec les compresseurs et la machine perforatrice de Sommeiller. On a fait alors jusqu'à deux et trois mètres par jour. Il y avait 12 kilomètres à percer. C'est le 25 décembre 1870 que les deux côtés du tunnel ont communiqué. On ne s'était trompé en direction que d'un écart de 40 centimètres.

L'altitude du tunnel est de 1,250 mètres.

Il y règne tout le long une bonne température, l'air est pur et l'on y respire librement. On met 25 minutes pour traverser le tunnel.

V. — LE SAINT-GOTHARD.

On a commencé à penser au percement du Saint-Gothard dès 1848. A cette époque, toutes les petites républiques ou cantons de la Suisse qui sont si pleins d'entrain et de vie et si indépendants, projetaient de traverser les Alpes par un tunnel; mais ces cantons ne s'entendaient pas entre eux, et pendant ce temps l'Italie, qui aurait pu prendre une part si importante à ces questions, était divisée, et l'Allemagne n'était pas encore confédérée.

Nous arrivons ainsi en 1869; à ce moment, l'Italie est faite et l'Autriche-Hongrie, qui voulait aussi intervenir, avait été défaite à Sadowa.

En 1869, on tint une conférence à Berne, dans laquelle on se décida pour le Saint-Gothard et où l'on commença à discuter les tarifs de la nouvelle voie.

L'année suivante, M. de Bismarck réunit, à Varzin, tous les membres de cette conférence et on arrêta la question des subventions à fournir par les trois États intéressés. Enfin, le 1^{er} octobre 1872, on commença à donner le premier coup de pioche et le 29 février 1880, la percée devenait un fait accompli. En sept ans et trois mois, on avait percé 14,912 mètres, bien près de quinze kilomètres, allant, dans ce travail, une fois et demie plus vite qu'au Mont-Cenis.

Si l'on est arrivé à un aussi magnifique résultat, c'est qu'on avait des machines perforatrices plus perfectionnées que celles dont on s'était servi jusque-là. On employait des machines à air comprimé, mues par l'eau sous pression.

En 1882, tous les travaux, y compris une trentaine de petits tunnels ou galeries distribués aux flancs des Alpes, de chaque côté du grand tunnel, étaient terminés et l'on commençait l'exploitation de la ligne dès le 1^{er} juin 1882.

C'est là un des chemins de fer qui ont coûté le plus cher; il a 250 kilomètres et il a coûté en tout 238 millions de francs, c'est-à-dire près d'un million par kilomètre. Au tunnel, le kilomètre est revenu à environ 4 millions.

Le capital social est de 238 millions, dont 34 millions pour les actions, qui ne reçoivent en ce moment que 2 $\frac{1}{2}$ p. 100.

On compte 85 millions pour les obligations qui reçoivent un intérêt de 5 p. 100.

Enfin, il y a 119 millions de subventions; l'Italie a fourni 58 millions, la Suisse 30, et l'Allemagne 31. Remarquez que l'Allemagne n'a pas un kilomètre de ce chemin sur son territoire, non plus que l'Italie du reste; mais elle a le plus fort transit sur cette voie et fait par là une concurrence sérieuse à la France dans son commerce avec la Suisse et l'Italie. Le chemin du Gothard a coûté 100 millions de plus qu'on ne l'avait d'abord estimé. Il est à une seule voie et avec des pentes de 25 à 30 millièmes. Avec une pareille inclinaison on ne peut dépasser 30 kilomètres à l'heure pour les trains de marchandises, et 40 à 45 kilomètres pour ceux de voyageurs.

J'aborde maintenant la question de la concurrence du Saint-Gothard et je vais vous dire comment nous y parerons.

D'abord le transit dont tout le monde parle ne se fait pas par là; il se fait, en venant de l'Inde et de l'Extrême-Orient, par le canal de Suez, les ports de Trieste, Gênes, Marseille, d'une part, et, d'autre part, par le détroit de Gibraltar et les ports de Londres, Liverpool, le Havre, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Vienne, Hambourg, etc. Ceux qui croient que les marchandises qui viennent de l'Inde et de la Chine prennent le chemin du Gothard pour se rendre à Londres, et *vice versa*, que l'Angleterre envoie ses produits en retour par la même voie, se trompent étrangement. On ne pourrait se servir du chemin terrestre qu'en payant 100 et 200 fr. la tonne et même au delà, tandis que les frets de mer entre l'Angleterre et l'Inde ne dépassent pas 35 fr.

Pour aller de Bombay à Marseille, à Liverpool, on ne paie pas plus par moments, de 25 à 30 fr. pour des graines, des blés, de l'indigo, du coton, des peaux.

Il en est de même pour ceux qui basent leurs calculs sur le passage de la malle des Indes. La malle des Indes, c'est une locomotive qui traverse le chemin de fer de Calais à Brindisi par le Saint-Gothard avec la rapidité de l'éclair. Elle allait hier de Calais à Marseille. Elle laisse sur son passage quelques centaines de mille francs et c'est tout.

La lutte n'est pas là, ni dans quelques différences d'importation ou d'exportation, elle est ailleurs. Ce qu'il importe de bien savoir aujourd'hui, c'est que Marseille a actuellement avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et avec les Compagnies de la Suisse occidentale et centrale ce qu'on appelle des tarifs généraux communs, qui compensent les tarifs similaires par le Gothard, pratiqués vis-à-vis de l'Allemagne. Ces tarifs communs franco-suisse, le Conseil fédéral allemand a failli les dénoncer en 1883, mais la chambre de commerce de Marseille a si bien réclamé, que le tarif a été maintenu. A l'aide de ces tarifs, Marseille peut charger des wagons de 5 ou 10 tonnes de blé et autres grains, de vins, de graines, de farines, et la tonne de marchandise transportée de Marseille à Bâle, à Berne, à Genève, à Zurich, revient à peu près au même prix que celle partie de Gênes, ou bien encore des marchés de la Prusse Rhénane, de l'Alsace, de la Forêt-Noire, de l'Allemagne du Centre et du Sud.

Les tarifs du chemin de fer du Gothard sont faits non seulement contre la France, mais même contre la Suisse au bénéfice des Allemands. Ainsi pour des fers, des fontes, des machines, des charbons, qui vont de Dortmund, de Dusseldorf, de Saar-

brück à Chiasso, à l'extrémité de la ligne du Saint-Gothard en Italie, on ne paye que 28 fr. et même, de Strasbourg, que 18 fr. ; mais de Lucerne à Chiasso, on paye 29 fr. et la distance est presque de moitié moindre : que les Suisses veuillent bien y réfléchir !

Voici maintenant quelques chiffres relatifs à l'exploitation du Saint-Gothard.

On a transporté, en 1883, plus d'un million de voyageurs, et l'on n'avait compté dans le principe que sur 400,000 au plus ; on a transporté, en outre, 462,000 tonnes de marchandises, et l'on n'avait compté au début que sur 350,000 ; enfin, le rendement de la voie a été de 40,000 fr. par kilomètre, ce qui est aujourd'hui le taux du Mont-Cenis, et il est probable qu'on n'en restera pas là. Le rendement total est de 10 millions, sur lesquels il faut payer les dépenses, qui sont à peu près de 50 p. 100 : il reste 5 millions de bénéfice net qui servent à payer l'intérêt à 5 p. 100 des obligations et à donner un intérêt de 2 1/2 p. 100 aux actionnaires.

M. Marteau, que le Ministre des affaires étrangères a commissionné pour examiner le Gothard, y est allé une ou deux fois. Il a dit, dans son dernier rapport, que notre commerce général avait perdu 23 millions avec l'Italie, par suite de l'ouverture de cette nouvelle ligne. Il a ajouté que le Mont-Cenis était en décroissance et que les Allemands avaient vu augmenter de 18 millions le mouvement de leur commerce avec l'Italie.

Remarquons que ce n'est pas sur une première année d'exploitation qu'on peut juger de la concurrence que nous fait le Saint-Gothard et que le déficit dans notre commerce dont parle M. Marteau ne provient pas de là. A cette heure, toutes les nations sont dans un état de crise économique qui vient précisément de la concurrence universelle, de ces voies ferrées qui s'ouvrent de toutes parts et qui amènent en quelque sorte toutes les marchandises et tous les peuples sur les mêmes marchés. Il y a en outre partout un excès de production par suite des perfectionnements de la mécanique, de la chimie, de toutes les sciences et par suite de toutes les découvertes nouvelles.

Le commerce français a fait, du 1^{er} janvier au 31 mars 1884, 300 millions de moins que pendant les trois mois correspondants de l'année dernière ; pour ces 300 millions, il y en a plus de 100 qui affectent particulièrement ce qu'on appelle les objets fabriqués, notamment l'article de Paris : la mercerie, la passementerie, la quincaillerie, les objets de mode, de nouveautés, les vêtements confectionnés, etc. La Suisse, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, nous font en cela concurrence, en copiant nos inventions, dont le secret a été divulgué aussi par les expositions universelles.

Enfin, nous avons une main-d'œuvre qui est très chère : nos ouvriers veulent gagner 10 fr. par jour ; je n'y contredis pas, mais les Allemands ne gagnent que 4 à 5 fr., les Belges 2 fr. 50 c. à 3 fr., les Suisses 2 à 3 fr.

Voilà d'où vient le mal. Mais ce ne sont pas les 18 millions que M. Marteau relève pour l'Allemagne du côté de l'Italie, ce ne sont pas les 23 millions que nous perdrons du même côté qui peuvent signifier grand'chose devant la situation que je viens de vous montrer.

Je ne nie pas la concurrence du Saint-Gothard ; elle est assez sérieuse, elle ouvre entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie une route directe ; mais vous ne pouvez pas empêcher cela ; elle permet aux charbons de Westphalie, de la Sarre, dont nous avons perdu notre part en perdant l'Alsace-Lorraine, elle leur permet comme aux indiennes de Mulhouse, aux produits de Colmar, à la bière de Strasbourg et aux sa-

laisons, aux produits de Nuremberg et de la Forêt-Noire d'aller sur les divers marchés de l'Italie. Comment empêcher aussi que l'Italie exporte en Allemagne et en Suisse son bétail engraisé, son vin, son huile, ses œufs, ses volailles, tous ses produits agricoles, et la Suisse en Allemagne et en Italie son fromage, son laitage concentré, ses soieries, ses toiles peintes. de Bâle, de Zurich, qui ont des filatures aussi avancées que les nôtres ? Nous ne le pouvons pas, ce sont là choses forcées, et cependant vous voyez qu'elles se résument en fin de compte du côté de l'Allemagne par une augmentation de 18 millions et du côté de l'Italie avec la France, d'après M. Marteau, qui met tout sur le compte de la concurrence du Gothard, par une différence de 23 millions au commerce général et seulement de 9 millions au commerce spécial. On appelle commerce général tout le commerce, y compris le transit, l'entrepôt, et commerce spécial les marchandises qui ont trait à la consommation indigène et celles qu'exportent les usines nationales.

Ainsi, sur ces vingt-trois millions nous n'en perdons heureusement que neuf.

VI. — LES PERCEMENTS PROJETÉS : SIMPLON, GRAND SAINT-BERNARD, MONT-BLANC.

Je vais seulement dire un mot des lignes projetées, sur lesquelles, sans le temps qui presse, j'aurais bien voulu donner plus de détails.

Ces lignes sont celles du Simplon, du grand Saint-Bernard, du petit Saint-Bernard, du Mont-Blanc.

Le Simplon, je n'en suis pas l'opposant déterminé : je l'ai défendu dans le temps plus que je ne le défends aujourd'hui. Je crois qu'il ferait la fortune de Gênes, plutôt que celle de Marseille, qu'il nous enlèverait un peu de ce mouvement de Marseille vers la Suisse occidentale et centrale et vers l'Allemagne du Sud, qu'il est si nécessaire de conserver ; malgré cela, il ne faut pas oublier que depuis une vingtaine d'années des hommes actifs, entreprenants, entre autres M. Ceresole et un autre, qui est de nos collègues en géographie, M. William Huber, ainsi que M. Colladon, le physicien, et M. Lory, le professeur de géologie à la Faculté des sciences de Grenoble, et tant d'autres se sont trouvés mêlés à ces grandes choses, à ces magnifiques études, et que plusieurs y ont mis une partie de leur avoir. Aujourd'hui, la compagnie du Simplon présente un dossier complet. Il y a également un ingénieur des ponts et chaussées, membre du conseil municipal de Paris et du conseil général de la Seine, M. Vauthier, dont on retrouve le nom dans les divers projets du Simplon, comme dans toutes les grandes entreprises, telles la voirie de Paris et les travaux de la basse Seine. La Chambre des députés elle-même, ou du moins une bonne partie de la Chambre, M. Wilson en tête, a défendu le chemin de fer du Simplon, mais le fond de la chose, c'est qu'il nous faudra donner une subvention de 50 millions si la Suisse en donne 20, l'Italie 30. Ce qui ferait 100 millions de subvention pour un tunnel qui aura 20 kilomètres, quand le Gothard en a reçu 119 ou un quart de plus, pour un tunnel de 15 kilomètres, soit un quart moins long.

Malheureusement nous ne pouvons plus faire cela ; donner de ces subventions, c'est trop pour notre pauvre France, écrasée par sa dette de 29 milliards, et c'est ce qui rend notre position dans la politique extérieure si difficile et notre crise économique si grande, car nous perdons 300 millions dans notre commerce depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 31 mars de cette année. Nous avons assez fait de travaux de

chemins de fer, de percements de tunnels, assez fait de ports et de canaux avec M. de Freycinet : il n'en faut plus. Que la compagnie du Simplon s'entende avec la Suisse et l'Italie, les seuls pays qu'elle traverse, et avec les compagnies de chemins de fer, telles que le Paris-Lyon-Méditerranée, l'Est, le Nord, qui sont plus ou moins intéressées au Simplon, comme au Saint-Bernard, au Mont-Blanc. C'est à eux de faire quelque chose, nous applaudirons ; mais plus de subventions de 50 millions. Cela pouvait se faire jusqu'en 1880, mais à présent plus.

Il ne faut d'ailleurs pas trop de percements ; nous avons, à l'ouest, le Mont-Cenis ; au centre, le Saint-Gothard ; à l'est, cette voie de l'Arlberg par laquelle la Hongrie, l'Autriche, le Tyrol viennent à nous, nous tendent la main ; nous profiterons de ce chemin sans avoir donné aucune subvention. Il y a pour le moment assez d'Alpes percées comme cela, car il faut compter aussi le Scemmering et le Brenner.

Me tournant vers les hommes du Mont-Blanc qui me disent : « Mais nous, nous ouvrons notre tunnel en France, notre chemin est français ; nous, nous avons un tunnel qui commence en Savoie, nous traversons le Mont-Blanc, sur 19 kilomètres », je leur réponds : « Malheureux ! vous ne savez pas à quoi vous arrivez par vos calculs ? Quand vous aurez cette hauteur de 3,000 mètres au-dessus de votre tête et que le thermomètre montera dans votre souterrain à 40 ou 50 degrés, comment allez-vous marcher dans cette température ?

« Déjà, au Saint-Gothard, on a eu 30 à 35 degrés et 50 p. 100 des travailleurs ont été frappés surtout par l'anémie ; Sommeiller est tombé des fatigues du Mont-Cenis ; Favre a été frappé d'apoplexie dans le tunnel du Saint-Gothard : avec un tunnel de 19 kilomètres au Mont-Blanc, comment allez-vous faire ? »

Pour le grand Saint-Bernard, ce sont à peu près les mêmes objections. Le tunnel n'a pas une très grande longueur, c'est vrai (moins de 10 kilomètres), mais il a une très haute altitude, qui dépasse 1,600 mètres ; c'est un tunnel de faite, et ensuite, le côté financier et technique laisse ici à désirer et le chemin de fer est tout à fait en Suisse et en Piémont.

Reste le petit Saint-Bernard, qui est dans le même cas que le Mont-Blanc.

VII. — CONCLUSION.

Il faut que de toutes ces questions nous tirions une conclusion, au moins pour la France.

Vous avez vu qu'elle a été en quelque sorte au premier rang dans un de ces percements, puisqu'elle a concouru pour 35 millions dans le coût du tunnel du Mont-Cenis et qu'aujourd'hui c'est elle et l'Italie qui opèrent tout ce grand mouvement de voyageurs et de marchandises de l'ouest à l'est et de l'est à l'ouest, de la vallée du Rhône à celle du Pô, et *vice versa*.

Je suis passé en chemin de fer dans le tunnel du Saint-Gothard pour aller à Milan, et pour revenir à Paris, je suis parti de Milan par le Mont-Cenis. C'étaient, à très peu de chose près, la même distance, le même prix, le même temps.

Nous voici donc en présence de trois grands tunnels : le Mont-Cenis à l'ouest, l'Arlberg à l'est, le Saint-Gothard au nord. Ce dernier nous fait concurrence. Il a été fait contre nous par la volonté d'un homme qui s'est dit, après la malheureuse guerre de 1870 : Je ferai le Saint-Gothard, je remporterai une victoire économique

sur la France, en même temps que j'aurai remporté une victoire militaire. A certains moments, dans les Chambres françaises, en 1869, 1871, 1873, 1875, récemment encore en 1882, il y a eu de grandes protestations contre la concurrence du Gothard, mais aujourd'hui ces grandes choses, ces chemins de fer Alpains ne doivent plus être accomplis chez nous que par l'initiative individuelle, par les capitalistes, les banquiers, les grandes compagnies.

Au point de vue économique des transports, nous pouvons lutter. Nous avons pour nous le Mont-Cenis et l'Arlberg, et contre nous le Gothard, soit deux contre un et encore celui-ci a contre lui son énorme capital, ses grandes pentes, sa voie unique, sa moindre vitesse, une plus grande usure des rails et, par conséquent, pour les locomotives, plus d'effort à faire.

On ne pouvait traiter cette grande question des communications internationales sans faire allusion à la situation particulière de notre pays.

Je suis heureux de vous avoir démontré, et j'espère avoir convaincu la plupart d'entre vous que notre position n'est pas perdue, que nous pouvons lutter, que nous luttons et lutterons, et qu'en définitive, si le Gouvernement nous laisse faire, avec nos chambres de commerce, avec nos manufacturiers, nos financiers, nos armateurs, nos négociants, nous ferons notre chemin par le monde comme on l'a fait à travers les Alpes.

L. SIMONIN.
