

LES
RELATIONS ACTUELLES

ENTRE
LA FRANCE ET LA SUISSE

ET
la Question des voies d'accès au Simplon

avec neuf cartes ou cartons

PAR
Jean BRUNHES
Professeur agrégé de l'Université de France
Professeur de géographie à l'Université de Fribourg (Suisse)

EXTRAIT DE LA
REVUE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE

FÉVRIER 1906.

LES
RELATIONS ACTUELLES

ENTRE
LA FRANCE ET LA SUISSE

ET
la Question des voies d'accès au Simplon

avec neuf cartes ou cartons

PAR

Jean BRUNHES

Professeur agrégé de l'Université de France
Professeur de géographie à l'Université de Fribourg (Suisse)

EXTRAIT DE LA

REVUE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE

FÉVRIER 1906.

LES RELATIONS ACTUELLES

ENTRE

LA FRANCE ET LA SUISSE

ET

la Question des voies d'accès au Simplon.

QUELQUES semaines à peine nous séparent d'un très important événement économique : l'ouverture à la circulation universelle du tunnel du Simplon, qui sera — avec ses 19,730 mètres de longueur et sa faible altitude maximum de 705 mètres au-dessus du niveau de la mer — le plus long et le plus bas des « grands tunnels » des Alpes, de l'Europe et du monde. Et cette porte transalpine, nouvellement construite, servira d'abord à conduire les peuples et les marchandises du Nord des Alpes à la grande exposition internationale de Milan.

Depuis que nous avons traité ici même *La question des voies d'accès au Simplon* (octobre 1904), les deux galeries nord et sud du tunnel ont été rejointes le 24 février 1905, à 7 heures du matin ; ce « trou » de 20 kilomètres est enfin

terminé. Les premiers trains normaux ont pu circuler, à titre d'essai, entre Brigue (Suisse) et Iselle (Italie), dans les derniers jours de janvier 1906. Et malgré tous les désagréments qu'a éprouvés l'entreprise du fait des eaux très abondantes (1) et des températures très élevées (maximum inattendu et surprenant = 54°), ce tunnel doit être franchi par les trains réguliers à partir du 1^{er} juin prochain, du 1^{er} juin 1906 (2).

Nous sommes donc à la veille de voir réalisé ce fait politico-économique qui, depuis un demi-siècle, a été discuté, projeté, rejeté, puis repris, enfin élaboré et exécuté, non

(1) Voir notre article cité et : H. SCHARDT, *Les eaux souterraines du tunnel du Simplon* (*La Géographie*, 15 février 1905, pp. 81-96).

(2) Jusqu'au dernier jour, cet événement attendu de l'ouverture du Simplon, qui, d'après les premiers contrats de concession aurait dû se produire dès le 30 avril 1904, semble être voué à la fatalité des retards. Ce n'est pas, en effet, le 1^{er} mai 1906, ainsi que l'ont d'abord annoncé les journaux et les revues, mais seulement le 1^{er} juin 1906 que le Simplon sera ouvert à la circulation. En vérité, la circulation aurait pu commencer dès le 1^{er} mai, mais sur le désir exprimé par le gouvernement italien que l'on pût, dès l'origine, utiliser pour la traversée du tunnel la traction électrique, le Conseil fédéral a accordé à la maison Brown, Boveri et C^{ie}, un mois de plus, afin que l'installation électrique fût entièrement achevée avant la mise en exploitation. Certains bons esprits, parmi les hommes les plus compétents, ont regretté cette nouvelle complication : ils considéraient que l'organisation du trafic avec la traction à vapeur présentait de moindres risques de retard et pouvait en tout état de cause être prête à coup sûr un mois plus tôt que la traction électrique, c'est à-dire en plus étroite corrélation avec la date de l'ouverture de l'exposition de Milan (fêtes de Pâques). Mais c'est encore là une indirecte conséquence des nombreuses et parfois déplorables surprises de la longue et difficile période de la construction : la mort par asphyxie de deux ingénieurs italiens a fait craindre — bien à tort — que l'exploitation pourrait être aussi périlleuse que la construction. Et l'on peut bien affirmer que c'est sous l'impression de ces craintes, et pour donner au public plus de sécurité, que l'Italie a manifesté le désir de voir inaugurer la ligne électrique : elle a spontanément offert les voitures électriques de ses chemins de fer de la Valteline, lesquels devront se contenter de la vapeur jusqu'à la construction des nouvelles voitures du Simplon. Nous croyons savoir que malgré le peu d'entrain manifesté par l'administration des Chemins de fer Fédéraux (C. F. F.), le gouvernement helvétique n'a pas cru devoir repousser la combinaison proposée. — Puisque nous reparlons ici, une fois pour toutes (v. notre article précédent dans la *Revue économique internationale* du 15-20 octobre 1904 ; v. aussi Paul Girardin, *L'ouverture du Simplon et les intérêts français*, dans les *Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} octobre 1904) des surprises, des démentis, des découvertes apportés par la construction du Simplon, ainsi que de leurs consé-

sans incidents ni déceptions! (1) Or, de tout temps, l'ouverture du Simplon a été regardée — c'est-à-dire prônée ou dénoncée par les partisans ou par les adversaires de cette entreprise — comme devant établir une nouvelle liaison matérielle, économique et morale, non seulement entre la France et l'Italie qu'unit déjà la voie du Mont-Cenis, non seulement entre la Suisse et l'Italie qu'unit la voie du Gothard, mais entre la France et l'Italie *par la Suisse française* et donc entre la France et la Suisse française. Tandis que la voie du Gothard débouche sur le plateau suisse, à Lucerne, entre Berne et Zurich, en face de Bâle et non loin du lac de Constance, orientée vers les pays de langue allemande, servant avant tout les intérêts de l'Allemagne, marquée pour ainsi dire à toujours de l'empreinte de celui qui en a été le grand constructeur politique, Bismark (2), on a désiré, on a prétendu, on a voulu par le Simplon que la Suisse ne fût plus seulement porte et passage vers l'Italie pour l'Allemagne, mais qu'elle le fût aussi pour la France.

quences, rappelons que le projet complet comporte deux galeries parallèles : le tunnel I est entièrement construit, et le tunnel II ne sera achevé que plus tard, lorsqu'on installera la deuxième voie ; en attendant, le tunnel II a été aménagé à titre transitoire en galerie de petites dimensions, et selon les prévisions elle devait, sous cette forme, servir à l'aération du tunnel. Or tous les désagréments déjà causés par l'installation d'un ouvrage de caractère éphémère tel que cette petite galerie, ont fait renoncer à l'idée de l'utiliser même pour l'aération ; en réalité, l'aération du tunnel sera assurée d'une manière continue par le seul tunnel I ; la ventilation se fera régulièrement et constamment — sur les 20 kilomètres du tunnel — du nord au sud, à l'aide d'une double série de machines, foulantes au portail nord et aspirantes au portail sud. — Rappelons-nous du moins cette leçon expérimentale et si souvent décevante pour nos supputations et prévisions, techniques ou financières, et qu'on pourrait appeler la leçon de tous les grands tunnels.

(1) Récemment le journal *La Revue*, de Lausanne, a rappelé en une série d'articles l'historique très intéressant et très complet des vicissitudes et discussions qui ont précédé l'exécution du Simplon. (V. *La Revue*, 27 décembre 1905, 29 décembre 1905, 4 janvier 1906, 6 janvier 1906, 10 janvier 1906, etc.) Espérons que ces articles, très nourris de documents et de faits, seront repris et réunis en brochure. — Voir aussi un intéressant article, *Gazette de Lausanne*, 30 janvier 1906.

(2) V. Paul Girardin, Réponse à M. Charles Loiseau, *Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} décembre 1904.

On sait comment se dessine la grande limite européenne entre les langues germaniques et la langue française, ligne sinueuse qui va de la Belgique française ou Wallonie, en pénétrant fortement sur le territoire de l'actuel empire d'Allemagne, jusqu'à la haute vallée du Rhône, c'est-à-dire jusqu'au Haut-Valais, en coupant obliquement le Jura suisse, le plateau suisse et les Alpes suisses. Or, tandis que la voie du Gothard a été nettement et à dessein placée et située bien au delà vers l'Est de cette limite linguistique, la voie du Simplon a été destinée, dans la pensée de tous ses créateurs, à servir de pendant et de contrepoids au Gothard en créant à travers la Suisse une grande voie internationale sur territoire de langue française (1).

Le rapprochement économique, la liaison plus forte des intérêts entre la France et cette partie de la Suisse, qui parle notre langue, la Suisse romande, voilà en vérité non pas un hors-d'œuvre, non pas une conséquence seconde de l'entreprise du Simplon, mais ce qui en a été la cause première et la réelle raison d'être, ce qui en est encore le principe (2). Si le tunnel du Simplon a été enfin percé, on le doit à l'initiative, au concours financier et à la persévérance

(1) Notons, pour être tout à fait exact, que dans le Haut-Valais on parle allemand et que depuis le débouché nord du tunnel du Simplon, c'est-à-dire depuis Brigue jusqu'à Sierre, en somme sur une longueur de 38 kilomètres, la voie du Simplon traverse nécessairement une toute petite enclave de langue allemande. Mais cela n'influe en rien la signification générale qu'on a raison de lui attribuer.

(2) Il faut rappeler ici l'interpellation éloquent de Jules Ferry au Corps législatif, le 20 juin 1870, au sujet de la convention internationale pour le percement du Gothard (15 octobre 1869), ainsi que la proposition de loi déposée à l'issue de cette séance en faveur du Simplon. Ce sont des souvenirs historiques qui sauvegardent la portée politique essentielle du projet du Simplon (voir à la page 377 la très intéressante et copieuse note que M. P. Clerget a introduite dans son article : *La politique de la Suisse en matière de chemins de fer*, *Revue économique internationale*, mai 1905, pp. 372-385.) (Voir aussi dans le discours de Léon Janet à la Chambre des députés (*Journal officiel* du 22 novembre 1905) les premiers alinéas de la première colonne de la page 3418.

des États cantonaux de la Suisse française, surtout du canton de Vaud (dont le chef-lieu est Lausanne) (1). Personne n'a le droit de l'oublier; il convient toujours d'être équitable et juste; l'esprit de justice est, en ce cas, d'autant moins méritoire qu'il est conforme aux intérêts bien compris des deux pays, France et Suisse.

Or, au moment où le travail technique principal et capital de la voie du Simplon est en train de s'achever, que constatons-nous? Les rapports entre la France et la Suisse, au lieu d'être plus chaleureux et plus concertés que jamais, sont tendus : il y a malaise entre les deux pays, il y a presque conflit économique. Voici qu'à partir du 1^{er} janvier 1906 le *règlement provisoire* des relations commerciales, signé entre la France et la Suisse le 25 juin 1895, a pris fin, sans qu'une entente nouvelle ait pu être conclue; après cette demi-rupture, qui ne se prolongera pas, espérons-le, les relations commerciales ont repris le caractère réciproquement agressif de la très regrettable guerre de tarifs qui

(1) Voici quelles ont été les subventions suisses pour le percement du Simplon :

Confédération suisse	fr. 4,500,000
Canton de Fribourg	2 000,000
— Vaud	4,000,000
— Valais	1,000,000
— Neuchâtel.	1,250,000
— Genève	1,000,000
— Berne.	1,000,000
Commune de Lausanne	1,000,000
Agglomération de Montreux.	270,000
Compagnie de Navigation Léman	240,000
Total	fr. 16,260,000

Ce petit tableau vaut d'être médité : le canton de Vaud et la commune de son chef-lieu, Lausanne, ont plus donné pour le Simplon que la Confédération, et avec leurs 5 millions ils ont apporté cinq fois plus que Genève : la subvention du canton de Genève a été juste égale à celle du canton de Berne (1 million).

dura du 1^{er} janvier 1893 au 19 août 1895 (1). Et surtout voici que la question même du Simplon, loin d'être un naturel trait d'union, risque de se traduire aussi par un conflit.

Nous voudrions montrer, avec brièveté, comment une question très simple et officiellement résolue, a été habilement embrouillée et déformée en deça des Alpes, en Suisse aussi bien qu'en France, par des hommes ou des groupes que guident des intérêts concurrents, mais nettement distincts de l'intérêt premier et permanent de la voie nouvelle du Simplon. Notre seul désir serait de travailler par là — indirectement — à hâter la première et logique solution, ainsi qu'à rétablir cette très amicale union dont l'ouverture du tunnel au 1^{er} juin prochain devrait être l'officielle et décisive consécration.

I. — FAITS DIPLOMATIQUES ET HISTORIQUES.

On ne construit pas une ligne de France en Suisse à travers le Jura comme on construit une ligne à travers le Massif central : une ligne transjurassienne de cet ordre, au même titre qu'une grande ligne transalpine, soulève d'abord une question internationale; on ne peut pas poser des rails ni construire des tunnels qui conduisent ou débouchent chez le voisin sans avoir l'agrément préalable de ce voisin. Vérité élémentaire, mais qu'il n'est pas mauvais de rappeler; à voir avec quelle facilité certains ont lancé des projets sans savoir ce que penserait le gouvernement d'à côté, sans même s'en soucier; on les croirait ignorants de ce fait que le Jura est un « mur mitoyen », une grande et large et difficile zone mitoyenne. (Cartes I et II (2)).

(1) Voir, par exemple, P. SINCENY, *Le conflit douanier franco-suisse*, dans la *Réforme économique*, 19 janvier 1906, p. 69.

(2) Voir ce que nous avons dit des difficultés qui résultent de la structure même du Jura à la page 356 de l'article cité, *Revue économique internationale*, octobre 1904, et voir aussi PAUL GIRARDIN, *L'Ouverture du Simplon et les intérêts français dans Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} octobre 1904.

La traversée du Jura n'est pas seulement un problème géologique, hydrologique ou technique, mais comporte aussi des actes diplomatiques. Et la question a naturellement été engagée, discutée et traitée, il y a longtemps déjà, par l'intermédiaire des chancelleries intéressées. Ce sont là faits officiels et acquis que ni les Suisses ni les Français ne peuvent ni regretter, ni blâmer, ni supprimer, ni même méconnaître ou négliger.

Depuis quatre ans, Suisses et Français sont tombés d'accord sur les conditions générales à accepter de part et d'autre pour une correction de la ligne de Vallorbe (ligne de Dijon à Lausanne par Vallorbe). Un projet de traité « pour la construction et l'exploitation d'une ligne à travers le Mont-d'Or se joignant à Vallorbe avec le réseau suisse » fut élaboré par les soins des deux compagnies intéressées, le P.-L.-M. et le Jura-Simplon. Ce projet fut signé à Paris le 15 mars 1902 et à Berne le 16 mars 1902, par M. Noblemaire et par M. E. Colomb. Sur les bases de ce traité, le Conseil fédéral a lancé son message du 9 octobre 1902 à l'Assemblée fédérale; on y lit :

Le Conseil d'État du canton de Vaud, à qui la demande de concession a été communiquée selon l'usage, a donné son adhésion en date du 6 juin 1902.

Il ressort des communications que le Conseil fédéral a adressées déjà précédemment à la direction du Jura-Simplon qu'il adhère en principe à cette demande de concession.

En revanche, le Département militaire [Suisse] s'est vu dans le cas de présenter des objections. En se plaçant au point de vue de nos intérêts militaires, il regarde comme regrettable l'établissement de la nouvelle ligne. Une copie du Rapport du 14 juillet 1902, dont les particularités ne sont pas destinées à la publicité, est jointe au dossier. Ces objections ne doivent pas prévaloir sur les avantages commerciaux et économiques du projet...

Les Chambres fédérales ont accepté elles-mêmes les pro-

positions du Conseil fédéral; et le 18 décembre 1902 fut publié l'arrêté fédéral, signé par les présidents des deux Chambres :

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

Vu la demande de la Direction des Chemins de fer Jura-Simplon, du 12 mai 1902;

Vu le Message du Conseil fédéral du 9 octobre 1902;

Arrête : Il est accordé à la Compagnie des Chemins de fer Jura-Simplon, à Berne, pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer P.-L.-M., une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale de la gare de Vallorbe jusqu'à la frontière nationale du Mont-d'Or, etc.

La Compagnie du Jura-Simplon devait être rachetée par la Confédération suisse le 1^{er} mai 1903, et le gouvernement fédéral aurait voulu que la question des voies d'accès au Simplon fût définitivement réglée avant la liquidation de cette Compagnie. Ce désir pressant fut exprimé par M. Lardy à M. Delcassé à la date du 18 février 1903. M. Delcassé répondit le 21 mars qu'il était impossible de porter la question devant les Chambres avant le 1^{er} mai. Et voilà comment les Chemins de fer fédéraux ont à tenir maintenant les engagements pris par le Jura-Simplon.

Aussi bien, M. Maruéjols, alors Ministre des travaux publics, devait aller durant l'été examiner sur place et en Suisse même les divers projets d'accès au Simplon, et notamment les deux principaux : celui du Frasné et La Joux-Vallorbe, et celui que préconisent les Genevois, le projet de la Faucille. (Voir carte II) (1).

M. Maruéjols revint à Paris, ayant renoncé à la Faucille

(1) Nous avons à dessein, sur cette carte II, indiqué les seules lignes projetées en traits forts, afin qu'on pût mieux juger de l'ensemble de ces projets. Pour permettre une exacte comparaison, les longueurs des divers grands tunnels ont été rigoureusement figurés à la même échelle.

et cherchant des améliorations nouvelles et complémentaires au projet de correction entre Mouchard et Vallorbe. L'ambassadeur de France à Berne fut chargé de soumettre au président de la Confédération les propositions nouvelles du gouvernement français; le Conseil fédéral déclara accepter les modifications apportées par M. Maruéjols à la ligne de correction devant aboutir à Vallorbe, mais déclara aussi qu'il ne pouvait consentir à des sacrifices pécuniaires plus considérables que ceux auxquels la Confédération s'était déjà engagée pour la construction de la gare commune de Vallorbe. D'ailleurs, la question ayant été déjà portée devant les Chambres fédérales et tranchée par elles, le Conseil fédéral considérait qu'il lui était impossible d'entrer en pourparlers sur des bases différentes.

Ce fut cette même attitude, cette irrévocable résolution de respecter les décisions antérieures de l'Assemblée fédérale qui fit écarter par le Conseil fédéral toutes les demandes d'intervention diplomatique formulées par le gouvernement de Genève en faveur de la Faucille. A la date du 20 février 1903, le président de la Confédération, au nom du Conseil fédéral, avait écrit au Conseil d'État du Canton de Genève :

Mais au point où en sont les choses, il ne nous semble pas possible d'intervenir en faveur d'un second percement du Jura : ce serait entraver et compliquer les négociations concernant la concession Frasnè-Vallorbe. La volonté expresse des Conseils législatifs est du reste aussi que la construction du Frasnè-Vallorbe soit assurée avant que l'on aborde l'examen d'autres projets raccourcissant les lignes d'accès au Simplon...

Et comme le gouvernement de Genève insistait auprès des autorités fédérales, celles-ci renouvelèrent leur refus catégorique d'entrer en pourparlers avec le gouvernement français au sujet de la Faucille par une seconde lettre du Conseil fédéral en date du 13 mars 1903 :

Nous avons le regret de vous confirmer que vos explications

complémentaires ne sont pas de nature à nous faire modifier la décision que nous avons prise après mûre réflexion...

Nous avons proposé à l'Assemblée fédérale d'accorder à la Compagnie P.-L.-M. une concession sur territoire suisse pour la construction d'une ligne de Frasné à Vallorbe destinée à améliorer les voies d'accès au Simplon, après avoir auparavant examiné avec soin et fait modifier les plans et conventions déterminant les conditions techniques et financières de cette entreprise. *L'assemblée fédérale a sanctionné cette proposition de son vote.*

Nous avons dès lors considéré que notre premier devoir devait consister à informer officiellement le gouvernement français de l'octroi de cette concession et du désir que nous avons de le voir accueillir les démarches qui sont faites auprès de lui depuis plus d'une année pour qu'il autorise de son côté l'exécution du raccourci Frasné-Vallorbe. Nous croyons avoir agi ainsi conformément aux intérêts de l'entreprise du Simplon et aux intentions qui ont dicté les décisions des Chambres fédérales... On ne s'expliquerait pas, en effet, dans les circonstances actuelles, une démarche officielle de notre part destinée — *car tel est bien le but que vous cherchez à atteindre* — à peser sur les décisions des autorités françaises en faveur d'un projet dont les études techniques et financières sont encore à faire et pour lequel aucune concession n'a encore été demandée ni en France ni en Suisse, et à évincer un projet dont nous avons pu étudier les conditions techniques et financières, pour lequel une concession a été accordée par l'assemblée fédérale et dont nous avons reconnu l'utilité pour l'entreprise du Simplon...

Le Conseil fédéral, lié par les conventions antérieures et ne pouvant ni ne voulant se déjuger, est si résolument décidé à rester fidèle à la même ligne de conduite, qu'il a chargé, dans les premiers jours d'avril 1905, le ministre de Suisse à Paris de réitérer à M. Delcassé des déclarations en ce sens. Le Conseil fédéral, voulant éviter, à tout prix, tout malentendu avec le gouvernement français, lui fait savoir « qu'il maintient complètement et sans réserve son approbation à la percée du Jura par le Mont-d'Or », et

« qu'il ne peut entrer actuellement en négociation sur aucun autre tracé ». Le Conseil fédéral préconise ainsi la première proposition qui ait été faite, *la seule* d'ailleurs qui ait encore été présentée sous une forme officielle et précise; et dans son désir d'arriver à une solution prompte, il demande qu'on exécute d'abord le raccourci de la présente voie d'accès qui, tout en réalisant la plus courte distance, sera le plus tôt construit et coûtera beaucoup moins cher que tous les projets concurrents.

Deux faits tout récents viennent de confirmer encore la résolution du gouvernement suisse. Le 12 janvier 1906, l'Ambassade de France (au nom d'un seul ministre ou du président du Conseil des ministres? ce point est controversé) a été chargée de demander verbalement au président de la Confédération si la Suisse serait disposée à faire table rase de toutes les négociations antérieures et à reprendre *ab ovo* et dans son ensemble l'étude des voies d'accès au Simplon. D'un autre côté, le 1^{er} février, le Conseil d'État de Genève s'est transporté *in corpore* à Berne pour entretenir deux délégués du Conseil fédéral (MM. Forrer, président de la Confédération et Zemp, directeur des chemins de fer) des avantages d'une solution déterminée, la ligne Lons-le-Saunier-Genève.

A ces deux propositions très différentes (à cette invitation générale de tout remettre en question, comme à cette sollicitation particulière d'adopter et de patronner la Faucille), le Conseil fédéral a répondu en substance de la même manière : il est tout prêt à étudier à l'avenir toutes les propositions sérieuses qui lui seront faites, « avec les justifications techniques et financières indispensables »; mais le temps presse; il a depuis de longs mois posé une question, qui, malheureusement pour tous, est trop longtemps restée sans réponse décisive; et il ne peut que maintenir sa propo-

sition et sa demande formelles de voir exécuter dans le plus bref délai et pour le plus rapide profit de la France, de la Suisse et de l'entreprise du Simplon, le raccourci du Mont-d'Or (1).

Le gouvernement suisse ne peut, en effet, qu'être fidèle à l'attitude qu'il a prise devant les Chambres et devant le pays. Il peut difficilement admettre qu'un changement de ministre en France ait pour conséquence de réduire à néant tous les pourparlers antérieurs : à la veille des élections générales françaises, ce serait un précédent qui serait pour lui dangereux ; et le pays qui a fait le Simplon a, plus que tout autre, très grand'hâte à voir définitivement résoudre les problèmes des voies d'accès.

La diplomatie française qui a été, à diverses reprises, nantie d'une manière officielle des propositions suisses, qui a non seulement connu et transmis ces propositions, mais qui en a même demandé officiellement une modification éventuelle (M. Maruéjouls étant ministre des travaux publics), ne peut pas prétendre aujourd'hui que le gouvernement français n'a pas été saisi de l'affaire dans les formes requises.

Il n'y aurait qu'un vote des Chambres françaises, et s'il était contraire au vote des Chambres fédérales suisses, qui pût excuser le Conseil fédéral d'étudier à nouveau l'affaire en litige ; tout fait prévoir d'ailleurs que, même en ce cas, le gouvernement, comme les Chambres suisses, concluraient une seconde fois de la même manière que la première (2).

(1) Le *Journal de Genève* du 3 février s'exprime ainsi : « Assurément on ne pouvait pas supposer que cette conférence donnerait un résultat décisif immédiat. Nous ne savons pas s'il y avait à Genève quelques esprits naïfs, peu au courant de la façon dont les affaires se traitent un peu partout, mais en particulier au Palais fédéral, qui se figuraient que le Conseil d'État reviendrait jeudi soir de Berne avec la Faucille dans sa poche. S'il y en a, ils auront été déçus, cela est certain. »

(2) De tout cela il résulte du moins clairement qu'on ne peut plus égarer le public sur les dispositions du gouvernement suisse ; nous voici — heureusement pour la

D'autre part, tandis que le P.-L.-M. avait signé la convention dont nous venons de parler, tandis que son directeur, M. Noblemaire, et l'éminent président de son conseil d'administration, M. Dervillé, s'étaient nettement prononcés contre la Faucille, on apprit tout à coup, il y a peu de mois, que cette même Compagnie avait été amenée à signer avec le Ministre des Travaux publics une convention en vue de l'exécution de la Faucille.

D'où viennent donc ces contradictions, ces indécisions, ces tergiversations? L'unique raison de cet irritant malaise et de ces pernicieux retards, qui sont de l'avis de tous déplorables (1), c'est la campagne menée en faveur de la ligne dite de la Faucille.

En 1899 s'est constituée à Genève une Association pour le percement de la Faucille, et durant six ans cette association genevoise a travaillé en France avec une étonnante et infatigable énergie, non seulement à vanter les mérites de

vérité — loin du temps où certains Genevois affirmèrent à Paris que la Suisse tout entière désirait la Faucille, et où M. Ch. Loiseau ne craignait pas d'écrire : « Ce programme (Simplon-Faucille et Grand-Central) se concilie soit avec les intérêts de Paris et de la région du Nord, soit avec les dispositions que manifestent nos voisins suisses et dont il serait bien léger de ne pas tenir compte. » (Sic.) — Après avoir ainsi tenté d'émouvoir l'opinion française par la perspective de mécontenter les Suisses en ne faisant pas la Faucille, le même groupe, obligé de renoncer à cette tactique démasquée, en adopte une autre : on répand discrètement le bruit que c'est « l'Allemagne » qui travaille à empêcher la construction de la Faucille. Comme Français, résidant à l'étranger, je me permets d'opposer un démenti catégorique à une pareille insinuation, qui est en contradiction avec la réalité. Voir au contraire, à la fin du paragraphe A de la 3^e partie de notre étude, la note développée que nous avons consacrée à la question du Lötschberg. — La discussion du 7 février 1906 au Grand Conseil de Genève a fait éclater à tous les yeux l'entente morale entre les partisans des solutions de la Suisse allemande et ceux de la solution genevoise, au détriment du Frasn-Vallorbe, qui concilie les intérêts de l'ensemble de la Suisse avec ceux de l'ensemble de la France.

(1) « Le mot vrai a été dit par un ingénieur fort au courant de la question : Le meilleur itinéraire est celui qui sera prêt à temps. » (Temps, 24 novembre 1904.)

la Faucille, mais encore à paralyser l'exécution de toute autre nouvelle voie d'accès (1).

Ces nouveaux champions de la cause du Simplon ont atteint un premier résultat négatif : quatre années au moins ont été perdues, et le Simplon sera fini sans que les améliorations des voies d'accès aient été commencées.

Par bonheur, une voie d'accès au Simplon, quelque imparfaite qu'on la prétende, existe bien réellement : c'est celle de Pontarlier-Vallorbe; et par bonheur aussi, il n'est au pouvoir de personne d'empêcher les trains du Simplon d'y passer. Dès le 1^{er} juin 1906, les wagons de voyageurs et de marchandises traverseront les gares de Dijon, Vallorbe et Lausanne pour aller s'engouffrer dans le nouveau tunnel. C'est un premier fait positif contre lequel personne ne peut rien (2).

(1) V. le résumé de l'histoire de cette Association dans le *Bulletin de la Société d'économie politique nationale*, n° de janvier 1905, communication de M. Gustave Gœgg, pp. 5 et suivantes. — Certains membres de cette Association, désavoués sans aucun doute par le très honorable gouvernement de Genève, et par la très grande majorité des citoyens de Genève, ont même usé de moyens discutables pour arriver à leurs fins : ils ont publié des cartes admirablement fantaisistes (et pour qu'on ne me taxe pas d'exagération et que tous puissent juger de l'exactitude de mon jugement, j'en reproduis une : Carte III); ils ont fait croire que tout le commerce de l'Amérique avec l'Orient méditerranéen était intéressé à la construction de la Faucille, affirmation d'ordre économique que nous discuterons tout à l'heure; ils ont annoncé, dans leurs journaux, comme étant partisans de la Faucille de vrais et déclarés adversaires de ce projet, tels M. Jules Domergue et M. René Pinon; ils ont donné à croire que la subvention de Genève serait beaucoup plus forte qu'on ne l'avait dit, et cette manœuvre était stigmatisée par un journal de Genève même dans un article intitulé : *Vingt millions qui font des petits*; ils sont allés enfin, ce qui est à peine croyable, jusqu'à nier sciemment la longueur vraie des trois énormes tunnels de la nouvelle ligne! Par modération et par courtoisie, nous ne voulons pas faire ici de personnalités et nous nous abstenons de citer les noms des responsables; mais nous tenons à la disposition de tous ceux qui le désireraient, les documents et l'indication des références précises pour tous les faits que nous avançons.

(2) Dès maintenant, l'on annonce que la Compagnie internationale des Wagons-Lits mettra en circulation, à partir de l'ouverture du Simplon, un nouveau train Calais-Milan, en relation avec Londres, et passant par Vallorbe, Lausanne et le Simplon; or, ce train partira de Calais à 3 heures de l'après-midi pour arriver à Lausanne à 6 heures du matin et atteindre Milan avant midi, réalisant *quatorze* heures d'économie de temps sur le train équivalent qui part en ce moment (février 1906) de Calais à 3 heures du matin pour atteindre Milan (par Belfort, Bâle et le Gothard) le lendemain seulement dans l'après-midi.

Aussi bien, malgré les efforts des avocats de la Faucille et leurs premiers succès (1), peu à peu l'opinion s'est ressaisie; un grand nombre d'esprits — et l'auteur de ces lignes tout le premier, il le reconnaît bien volontiers — avaient d'abord subi l'influence des protagonistes infatigables de la Faucille et s'étaient laissé quelque peu séduire par le mirage des chimeriques distances virtuelles; mais étudiant les documents de plus près, ils se sont ralliés bien vite aux projets d'amélioration de la ligne de Vallorbe.

Des conversions se sont produites et nombreuses; on l'a constaté au *Congrès du commerce* organisé par le *Matin*, où des présidents de chambres de commerce, s'étant autrefois prononcés en faveur de la Faucille, ont exposé avec force pour quelles raisons précises de tarifs ils souhaitaient maintenant le Frasne-Vallorbe (2).

(1) Voir le très intéressant récit de certaines péripéties de cette lutte dans le discours de M. Noblemaire devant la *Société d'économie politique nationale* (*Bulletin* de février 1905).

(2) Citons parmi les « convertis » M. P. Clerget, collaborateur régulier de la *Revue générale des sciences*, des *Questions pratiques de législation ouvrière*, etc. et qui racontait naguère en tout simplicité et sérénité, dans le *Bulletin de l'Association des anciens élèves de l'école supérieure de Lyon* (N° 87, 15 décembre 1905), comment il s'était fait, sans aucun parti-pris, sa conviction nouvelle. Citons l'économiste bien connu, M. Georges Blondel, qui racontait aussi lui-même son évolution dans le *Bulletin de la Fédération des commerçants et industriels français*, etc. N° 27, décembre 1905, pp. 75-76. Citons surtout M. Noblemaire, que les Genevois aiment encore à invoquer si souvent comme ami de la Faucille, qui a plus que tout autre essayé de se convaincre de la meilleure foi du monde de tous les avantages possibles de cette ligne, et dont l'opinion dernière et les derniers avis doivent avoir d'autant plus d'autorité et commandent d'autant plus fortement l'attention.

Nous reproduisons ces paroles si convaincues de M. Noblemaire, d'après la sténographie de la séance du 25 février 1905 de la *Société d'économie politique nationale* (*Bulletin* de février 1905, pp. 52-53) :

« En présence des chiffres que je viens de mettre sous vos yeux, comment est-il possible d'espérer qu'on pourra encore faire triompher un tracé qui imposerait à la France une dépense de 100 millions au lieu de 21 millions pour la ligne, moins intéressante, moins poétique (mais les affaires, ni les voyages ne se font avec de la poésie), de Frasne à Vallorbe. Aussi, quoiqu'il m'en coûte, quelle que soit mon amitié pour Genève, quelque partisan que j'aie pu être, avec une réserve essentielle,

Et lorsque enfin est survenue, en novembre 1905, à la Chambre française, une interpellation un peu imprévue sur les voies d'accès du Simplon, à propos du budget des travaux publics, on a été tout surpris d'entendre des observations et des objections contre la Faucille énoncées et soulevées par des représentants des régions les plus diverses de la France et par des députés de toutes les opinions et de tous les partis (1).

Après ce rappel rapide de quelques faits diplomatiques et historiques, nous tâcherons de résumer les données positives de la comparaison entre les divers projets, sans nous étendre sur les questions que nous avons ici même déjà traitées d'une manière plus ample. Pour ne pas nous répéter, nous présenterons surtout ces considérations en essayant d'en rénover l'intérêt par des citations empruntées aux documents les plus récents, et en essayant de figurer graphiquement quelques-uns des faits essentiels. Nous donnerons enfin une importance spéciale à la question du raccordement des deux gares de Genève, — question que nous n'avons pas eu l'occasion d'aborder précédemment,

de la Faucille, je suis dans l'obligation de dire à ceux de ses représentants que je vois ici et dont je connais depuis longtemps l'intelligente ardeur, ce que j'ai dit il y a longtemps déjà aux deux représentants les plus éminents de ce comité à Genève, MM. Ador et Turretini : « Il ne convient pas que des hommes de votre valeur » passent leur vie à s'hypnotiser devant des morts, pour essayer de les galvaniser ; » morte est la Faucille, cherchez pour vos intérêts genevois une autre direction ». Et je la leur ai indiquée, ce n'est plus de la Faucille qu'il faut parler. J'ai tenu, Messieurs, répondant à votre appel, à dire avec autant de conviction que de tristesse pourquoi je ne partage plus les espérances de ces Messieurs, et à remettre les choses au point. Dans l'état actuel, qu'on le veuille ou non, il n'y a d'autre solution que la ligne de Frasné à Vallorbe. »

(1) Sur neuf députés qui ont pris la parole lors de cette interpellation Plichon sur l'état d'avancement des projets de grands travaux publics séances du 20 et du 21 novembre 1905, un seul a défendu le projet de la Faucille ; encore n'a-t-il pas pu s'abstenir de signaler dans quelle situation spéciale et critique se trouvait le canton de Genève vis-à-vis de la Confédération suisse, et il a cité une partie de la *Note verbale* d'avril 1905, telle que l'avait publiée la *Réforme économique*.

qui n'a pas été non plus discutée devant la Chambre française, ni devant la Société d'économie politique nationale, ni même devant le Grand Conseil (Chambre des députés) de Genève, et qui nous paraît cependant d'un intérêt primordial (1).

II. — DONNÉES POSITIVES.

COMPARAISON ENTRE LE PROJET DU MONT-D'OR (FRASNE-VALLORBE, LA JOUX-VALLORBE OU MOUCHARD-VALLORBE) ET LE PROJET DE LA FAUCILLE.

La méthode la plus scientifique est d'exposer et de représenter les faits, puis de les laisser parler eux-mêmes. Nous espérons que nos cartes et nos schémas, en rendant plus accessible une discussion qui repose forcément sur des données et des évaluations numériques, feront encore plus nettement ressortir les conclusions vraiment acquises (2).

(1) Outre les études déjà citées, les journaux quotidiens, notamment ceux de Genève et de Lausanne, quelques-uns des grands journaux de Paris, *Matin*, *Éclair*, *Echo de Paris*, etc., ou de Lyon (*Lyon républicain*, très sérieuses études de M. Sentupéry) et les articles divers de la *Revue économique internationale* — voici les sources principales auxquelles nous renvoyons nos lecteurs : deux revues parisiennes ont accordé au problème qui nous occupe une particulière attention, les *Questions diplomatiques et coloniales* (articles de Peyralbe, de Paul Girardin, de Loiseau, etc.) et la *Réforme économique* (nombreux articles de Jules Domergue, en 1905). Voir aussi le *Bulletin de la Fédération des commerçants et industriels français*. — Nous signalons tout spécialement, à ceux qui voudront se faire une opinion personnelle le *Bulletin mensuel de la Société d'économie politique nationale* (Paris, 42, rue du Louvre); ils trouveront dans le tome VIII, année 1905, les comptes rendus *sténographiques* des quatre séances qui ont été consacrées à la « question de la Faucille et du Simplon », et ils constateront que la Société, fièle à sa tradition d'impartialité, a tenu à « entendre toutes les cloches » de Genève, de Suisse et de France. Enfin, on pourrait lire aussi le *Journal officiel* français des 21 et 22 novembre 1905, donnant la sténographie des séances de la Chambre des 20 et 21 novembre : à noter, comme résumé très objectif et à coup sûr impartial de toute la question, le discours sobre et précis de M. Léon Janet, député et ingénieur, dont l'autorité spéciale est aussi bien connue et reconnue que sa médiocre sympathie à l'égard des grandes compagnies de chemins de fer !

(2) C'est l'opinion qu'exprimait le très distingué interpellateur du 20 novembre à la Chambre française : « Ce n'est pas par un exposé verbal qu'on peut convaincre ses auditeurs de vérités comme celle-là ; il faut étudier une carte et se rendre compte de l'état des choses. » (*Journal officiel* du 21 novembre 1905, p. 3386)

**A. — Distances kilométriques réelles, distances virtuelles
et distances horaires.**

L'actuelle voie d'accès franco-suisse Paris-Dijon-Pontarlier-Vallorbe-Lausanne-Simplon est encore plus courte que ne sera la voie projetée de la Faucille; car il ne suffit pas de dire : nous réduisons le trajet de Paris à Genève; puisque le passage de la voie du Simplon par Genève détermine un détour considérable, et que de Genève au Simplon il faut longer soit toute la rive gauche du lac Léman, soit toute la rive droite; en ce dernier cas, qui est le seul étudié, promis et annoncé par les partisans suisses de la Faucille (voir plus loin le problème du raccordement genevois) voyageurs et marchandises de la Faucille doivent quand même revenir passer à Lausanne; c'est pourquoi le Paris-Milan par la Faucille et Lausanne aura, quoi qu'on fasse, 23 kilomètres de plus que la ligne d'accès actuelle elle-même. Le raccourci Frasné-Vallorbe fait gagner sur la ligne actuelle 17 kilomètres complémentaires, si bien que le Paris-Milan par le Mont-d'Or avec le raccourci Frasné-Vallorbe l'emportera de 40 kil. sur le Paris-Faucille-Milan (Carton V).

Or, les distances kilométriques réelles comptent seules au point de vue du trafic. On sait, en effet, que le trafic international se distribue selon l'unique et impérieuse règle de la voie *réellement* la plus courte. Qu'on le regrette, qu'on le déplore, soit; mais cela est. Et, d'ailleurs, si l'on quittait le terrain solide des faits réels pour celui des évaluations hypothétiques, à quelle norme devrait-on s'en tenir ?

Il convient d'éliminer du débat ces considérations discutables des distances virtuelles; un homme, à coup sûr com-

pétent, l'ingénieur Léon Janet, en a fait spirituellement justice dans son discours à la Chambre française (1) :

Vous savez tous, messieurs, ce qu'on entend par distance virtuelle. Pour rendre comparables des lignes présentant des déclivités et des rayons de courbure différents, on a imaginé de remplacer chacune d'elles par une ligne idéale en palier et en alignement droit, d'une longueur telle qu'elle puisse être considérée comme équivalente à la ligne réelle.

La définition est parfaite au point de vue théorique, mais quand on arrive à son application pratique, il est bien difficile de se mettre d'accord sur les coefficients à adopter. On pourrait dans un cours technique, faire plusieurs leçons sur la meilleure méthode de calculer les distances virtuelles. Deux ingénieurs de très grand mérite, l'un appartenant au corps des mines, M. Amiot, l'autre appartenant au corps des ponts et chaussées, M. Menche, de Loïsne, s'y sont essayés et ils sont arrivés à des résultats complètement différents. Pour ne citer à titre d'exemple qu'un seul chiffre, M. Amiot, considère que pour 1 kilomètre de voie en pente de 30 millimètres, il faut compter 2,100 mètres de voie en palier, M. Menche de Loïsne considère que pour 1 kilomètre de voie en pente de 30 millimètres il faut compter 3,212 mètres de voie en palier. On voit qu'il en est des distances virtuelles comme des statistiques établies avec des renseignements insuffisants : on peut leur faire dire tout ce qu'on veut et rien n'est plus facile, soit en prenant la méthode de M. Amiot, soit en prenant celle de M. Menche de Loïsne, d'arriver, pour les distances virtuelles, à un résultat conforme à la thèse qu'on veut soutenir. (*Très bien ! très bien !*)

Que devient dès lors cette seule supériorité qui soit à mettre au compte de la ligne de la Faucille (courbes moins prononcées et pentes de 10 ‰)? Que devient-elle surtout si l'on considère que la ligne elle-même du Simplon com-

(1) *Journal officiel*, 22 novembre 1905, p. 3420. Voir également pour la critique des barèmes hypothétiques des distances virtuelles, un excellent article d'un ingénieur de Berne, M. Elskes, dans la *Schweizerische Bauzeitung* de 1905.

porte des pentes de 25 ‰. Dans un article de l'*Illustration*, d'ordinaire mieux informée, on lisait récemment : « Le Simplon, tunnel de base, ouvert à 705 mètres au-dessus du niveau de la mer, par des rampes de 10 ‰ ! » Et l'on oubliait, sans doute à dessein, que la ligne du Simplon sur le versant italien comporte des rampes de 25 ‰ : il n'est pas permis de tromper le public sur des questions positives aussi claires que celle-là. Ce fait est si peu discutable que lorsque je l'ai signalé à la *Société d'économie politique nationale*, un Genevois, M. Goegg, m'a répliqué loyalement : « Nous sommes d'accord, c'est très mauvais » (1). S'il en est ainsi, que faut-il penser de cette conclusion presque tragique (ou comique) de l'*Illustration* : « Donc, impossibilité matérielle de lancer sur cette ligne jurassienne des trains de voyageurs; nécessité de doubler les trains de marchandises et de recourir à la double traction; enfin, insuffisance totale. » Laissons à M. Jules Domergue le soin de réfuter une aussi gratuite information (voir aussi Carton VI) :

Est-il vrai qu'une grande voie internationale ne puisse pas avoir de pente supérieure à 10 p. m. ? Or — voici l'argument irréfutable — ce ne sont pas des pentes de 10 millimètres par mètre, ni même de 15 millimètres, ni même de 20, mais des pentes de 27 millimètres par mètre que comprend la voie du Gothard. Allons-nous lui refuser le titre et le rôle — trop réel, certes — de grande voie internationale ? Tous les promoteurs de la Faucille prônent la construction d'une grande voie internationale nouvelle en commençant par rappeler les désastres économiques qui ont été subis par le commerce français du fait du Gothard, et en nous redisant sur tous les tons que le Gothard a été une affaire merveilleuse. Oublient-ils donc que cette grande voie internationale a des pentes de 27 millimètres par mètre, et que personne ne songe à les corriger ?

(1) *Bulletin mensuel de la Société d'économie politique nationale*, t. VIII, p. 100.

Bien mieux, le Frasnè-Vallorbe est déclaré indigne de faire partie d'une grande voie internationale à cause de ses pentes de 15 millimètres par mètre. A entendre les partisans de la Faucille, c'est un tronçon de ligne internationale « disqualifié » ; il n'est pas digne, avec des pentes pareilles, de faire partie de la grande voie internationale du Simplon... Or, quel n'est pas notre étonnement, pour ne pas dire plus, lorsque nous constatons que la voie du Simplon elle-même, la grande voie internationale, sur le versant sud du tunnel, comprend des pentes qui sont de 25 p. m., qui sont de 25 millimètres par mètre ! Les mêmes trains du Simplon, qui devront franchir bon gré mal gré, — et il n'y a personne, même à Genève, qui puisse contester ce point de fait — *à travers les Alpes* des pentes de 25 millimètres, ne pourraient plus franchir *à travers le Jura* des pentes de 15 ou de 20 millimètres ! — Se moque-t-on de quelqu'un ? et serait-ce du Jura ? — Se moque-t-on de quelqu'un et serait-ce des Français ? (1)

Si l'acheminement des marchandises ne dépend que des distances réelles, si les voyageurs, que préoccupe le paiement du moindre tarif — et ce sont les plus nombreux — ne sont également sensibles qu'aux distances réelles, les voyageurs, qu'on pourrait appeler les « voyageurs de grand luxe », les « grands touristes », sont par dessus tout sensibles aux « distances horaires ». Et pour aller de Paris à Milan, cette minorité choisira la voie la plus rapidement parcourue. Or, il faut encore sur ce point dissiper toute équivoque : même en ce qui concerne le temps du trajet, la voie transjurassienne du Frasnè-Vallorbe-Lausanne sera supérieure à la voie de Lons-le-Saunier-Genève-Lausanne. Nous reproduisons une note qu'a publiée la *Revue* (de Lausanne), et dont les judicieuses supputations n'ont pas été démenties ; car on sait en Suisse qu'elle émane non pas

(1) *Vers le Simplon : Frasnè-Vallorbe ou Faucille ? (Réforme économique, 7 mai 1905, p. 605.)*

seulement d'un « spécialiste distingué », mais d'un de ceux qui ont le droit de parler et dont les partisans eux-mêmes de la Faucille ne discutent pas l'autorité :

I. — DURÉE DU PARCOURS PARIS-MILAN.

Les itinéraires Paris-Milan, par la Faucille et par Vallorbe, ont comme trajets communs : Paris-Dijon et Lausanne-Milan. La différence ne peut être que celle de Dijon-Lausanne par les deux trajets : Dijon-Faucille-Genève-Lausanne, et Dijon-Vallorbe-Lausanne.

En admettant comme vitesse sur les lignes de plaines (soit celles n'offrant pas des rampes supérieures à 10 ‰), la vitesse commerciale de 60 kilomètres à l'heure, qui est celle des express Genève-Lausanne, et sur les lignes de montagne la vitesse de 50 kilomètres qui est celle réalisée sur la traversée du Gothard (rampes de 27 ‰), nous arrivons aux résultats suivants :

1. Dijon-Faucille-Genève Lausanne : 235 kilomètres à 60 kilomètres à l'heure, durée 3 h. 55. m.

2. Dijon-Pontarlier-Vallorbe-Lausanne :

a) Dijon-Mouchard, 79 kil. à 60 kil. = 1 h. 19 m.

b) Mouchard - Pontarlier - Daillens,

113 kil. à 50 kil. à l'heure . . . = 2 h. 16 m.

c) Daillens-Lausanne, 19 kil. 5 à 60 k. = 0 h. 20 m.

Total 3 h. 55 m.

Donc sans la correction Frasné ou Lajoux-Vallorbe, il y aurait égalité dans la durée du parcours.

La correction Frasné-Vallorbe raccourcit de 17 kilomètres, ce qui, à 50 kilomètres à l'heure, réduit la durée du parcours de 20 minutes.

Conclusions. — Donc si la « Faucille » était construite et que le Mont-d'Or ne soit pas percé, le public transitant de Paris à Milan n'aurait pas d'intérêt à se servir du premier itinéraire, puisque, sans gagner de temps, il aurait à payer 20 à 23 kilomètres de tarifs de plus que par la voie actuelle de Pontarlier.

La construction du Frasné ou du Lajoux-Vallorbe porterait cet avantage à 37 ou 40 kilomètres de tarifs, en réduisant la durée du parcours d'au moins vingt minutes.

II. — LONGUEURS VIRTUELLES.

L'association pour la Faucille admet que la longueur réelle Paris-Milan, par son projet, est plus grande de 37 kilomètres que par la ligne de Vallorbe; mais que, par contre, sa longueur virtuelle est de 14 kilomètres plus courte. (On peut contester l'exactitude de ce calcul, nous arrivons à l'inverse dans la vérification que nous avons faite.) Ce chiffre est, du reste, sans importance pour le public, puisqu'il n'y a pas de tarifs majorés pour la ligne Lausanne-Pontarlier-Mouchard, les tarifs normaux étant seuls applicables. Seules les compagnies sont intéressées par les frais d'exploitation représentés par la dépense à faire pour 14 kil. en plus. Or, en admettant que la recette brute kilométrique soit de 50,000 francs, les frais d'exploitation pourront être admis, par kil. virtuel à 50 p. c., soit à 25,000 francs, soit pour les 14 kil. à 350,000 francs. Cette dépense capitalisée représente 8,750,000 fr.

Pour économiser ce capital de dépense d'exploitation, il serait irrationnel de construire une nouvelle ligne coûtant de 115 à 150 millions.

Par ailleurs, la vérité est que les pentes tendent chaque jour à être regardées comme moins importantes qu'elles ne l'étaient jadis au point de vue de l'exploitation. Les progrès de la traction électrique et la hardiesse des pentes que grimpent les chemins de fer de montagne, même sans crémaillère, ont eu pour conséquence indirecte de faire admettre comme très acceptables, même pour la traction à vapeur, des pentes qu'on eût, il y a quelque dizaine d'années, rejetées comme exagérées. La traction de l'avenir préférera de beaucoup de fortes pentes à ciel ouvert aux grands tunnels; et l'exemple des Américains est là pour le prouver.

On sait combien, aux États-Unis, on a réalisé d'entreprises hardies pour les voies ferrées; on sait combien de lignes traversent de part en part tout le continent, franchissant les Appalaches vers l'est et le système des Montagnes Ro-

cheuses vers l'ouest, masses montagneuses qui sont respectivement d'un autre « format » que notre Jura et nos Alpes ! Or, sait-on aussi que les voies ferrées des États-Unis évitent par dessus tout les grands tunnels ? Elles grimpent par de fortes pentes sur les montagnes plutôt que de les traverser à leur base. Le plus long tunnel de tout le magnifique réseau des États-Unis n'a que 7,300 mètres de longueur.

B. — Zones de trafic.

De ces considérations critiques sur les distances, il résulte que la Faucille ne pourra en aucun cas lutter contre la concurrence du Frasn-Vallorbe ; la zone d'attraction et la zone de trafic de la Faucille ne pourra être que très restreinte.

Déjà, devant la *Société d'économie politique nationale*, M. André Berthelot, avec la compétence singulière qu'il a acquise en matière de voies de circulation, avait démontré combien serait bornée la région française qui serait appelée à profiter de la Faucille (1). Mais voilà qu'en août 1905 M. René Pinon a publié une étude décisive avec une carte dont la valeur n'a pu être méconnue par personne, et qui jette dans ce débat de caractère économique un document définitif (voir carte IV).

La révélation de ces calculs et de ce graphique a été d'autant plus saisissante que les partisans de la Faucille avaient essayé de tout temps de « magnifier » leur projet. La Faucille devait englober dans son réseau d'influence plus de la moitié de la France ; elle devait être la vraie voie transeuropéenne pour toutes les marchandises arrivant aux ports de la Loire ; elle devait servir de lien entre l'Amérique et la Suisse ; bien mieux, elle serait dans l'avenir la grande voie internationale entre l'Amérique et tout l'Orient de l'Europe !

(1) Voir l'argumentation très serrée de M. ANDRÉ BERTHELOT dans le *Bulletin de la Société d'économie politique nationale*, mars et avril 1905, pp. 70-75.

On a peine à imaginer pareille « transfiguration » de la Faucille, et l'on a besoin, pour le croire, d'avoir sous les yeux des témoignages indiscutables révélant cette propagande erronée (1). Aussi avons-nous tenu à mettre « face à face » sous les yeux de nos lecteurs la carte Pinon et l'une des cartes de l'Association de la Faucille, dont nous certifions l'authenticité et l'exactitude (Carte III); afin que les deux cartes fussent bien comparables, nous les avons seulement réduites à la même échelle : l'une représente la méthode de l'enthousiasme, et l'autre la méthode de l'observation positive.

La carte du trafic réel telle que nous la reproduisons, est en accord non seulement avec le calcul des distances kilométriques, mais avec les clauses des conventions actuelles pour le partage du trafic.

Le rôle que jouent les distances kilométriques réelles pour la distribution du trafic vient de se vérifier une fois de plus il ya peu de mois et d'une manière éclatante; il s'agissait précisément de fixer la répartition du trafic et l'ache-

(1) On s'étonne que des écrivains aussi précis que M. Louis Laffite par exemple, aient pu répéter, après les Genevois, des affirmations comme celle-ci : « Cette ligne (de la Faucille) détournerait vers la Manche et l'Atlantique le trafic du Simplon. Elle aiderait à organiser un « Grand Central » français, route menant de la Suisse et de l'Europe centrale aux ports français et en Amérique ». (*L'Expansion économique de la France*, 1904, p. 74). — On regrette aussi que M. Charles Loiseau, ait cru devoir encore surenchérir sur M. Laffite, en divers articles, et notamment dans un article de la *Revue politique et parlementaire*; nous en extrayons cette phrase : « De fait, la Faucille percée, l'obstacle du Jura nivelé, on constate que du périmètre de nos côtes à la pointe du Léman, toutes les distances s'égalisent en même temps, qu'elles s'amointrissent »; c'est l'auteur lui-même qui a mis en italiques cette dernière ligne. — Voir aussi l'article de Stéphane Lauzanne dans le *Matin* du 12 juin 1905 : « Le percement de la Faucille, c'est Genève et la Suisse mises en communication directe avec l'Atlantique et l'Amérique » (*sic*). — Qu'on veuille bien se reporter maintenant à la carte IV, représentant la plus que modeste réalité. La vérité est qu'il n'y a pas une seule tonne de marchandises, venant d'Amérique, à destination de la Suisse (Genève exceptée) ou à destination de l'Italie, ou inversement et qui *doive* jamais ni même *puisse* être acheminée par la Faucille.

minement des marchandises en vue de l'ouverture prochaine du Simplon ; les délégués suisses, italiens et français ont dès l'abord décidé d'admettre comme premier et unique principe de distribution que l'itinéraire à suivre serait toujours le plus court : et cela date de 1905 ! N'est-ce pas en réalité le seul critérium possible et vérifiable, surtout lorsqu'il s'agit de régler un trafic international ?

Notons enfin que lorsqu'il s'agit d'un trafic international, on ne se contente pas de fixer les tarifs d'après le parcours minimum, mais que les compagnies diverses sont obligées d'acheminer réellement ces marchandises par le parcours minimum. Quels que soient leurs intérêts propres, à supposer même que pour des raisons de pentes elles subissent des pertes sensibles à faire suivre cette voie la plus courte, elles ne peuvent jamais échapper à une convention qui les lie ; elles ne le peuvent pas, car la marchandise qui doit être, par exemple, acheminée par la ligne de Vallorbe, doit être remise aux Suisses à Pontarlier ou à Vallorbe (suivant les conventions), mais ne pourra jamais l'être ni à Bâle, ni à Genève. Pour le trafic international, la loi du plus court chemin est vérifiée et renforcée par le fait des changements de compagnies et par toutes les conventions douanières.

Tandis que la Faucille est condamnée d'avance pour l'extension de son trafic à la portion congrue, le Frasnè-Vallorbe est destiné à constituer la seule voie qui de la Belgique et de l'Angleterre soit capable de faire une concurrence victorieuse à la grande ligne extérieure à notre frontière, par le Luxembourg, l'Alsace-Lorraine, et le Gothard (*voir la Carte générale I*).

La ligne du Mont-d'Or et de Vallorbe est encore appelée à profiter de nouveaux raccourcis, comme celui de Labarre-Arc-Senans (16 kilomètres), pour lequel la Chambre de commerce de Gray a travaillé avec autant d'énergie que de

justice et qui paraît aujourd'hui, surtout après la séance de la Chambre du 21 novembre, une affaire voulue de tous et en principe décidée (1). Notons seulement qu'il serait pour le moins étrange de construire ce raccourci, sans construire du même coup le Frasne-Vallorbe, qui en est le complément naturel. (Carte II).

Enfin, tous les avantages incomparables de la ligne du Mont-d'Or, au point de vue du trafic, ont été mis en lumière par M. Plichon dans la séance du 20 novembre, en un langage d'une précision telle qu'aucun autre député n'en a discuté ni l'argumentation, ni les conclusions (2) :

De Calais à Milan par le Saint-Gothard, la distance est de 1,156 kilomètres; par le col de la Faucille, elle serait de 1,160 kilomètres; par le raccourci de Frasne-Vallorbe, de 1,076 kilomètres; de telle sorte que le raccourci par la ligne de Vallorbe donnerait une économie de parcours de 80 kilomètres ou de 7 p. c. sur le Saint-Gothard, et sur la Faucille de 84 kilomètres ou 7.03 p. c.

Examinons le trajet de Dunkerque à Milan. Ici je déclare immédiatement, répondant à l'observation qui m'était faite tout à l'heure, que je suis intéressé dans la question. De Dunkerque à Milan par le Saint-Gothard il y a 1,107 kilomètres, par la Faucille 1,137 kilomètres, par Vallorbe 1,053; le raccourci par le tracé Frasne-Vallorbe donne sur le Saint-Gothard une économie de 54 kilomètres, soit 5 p. c., sur la Faucille une économie de 84 kilomètres, c'est-à-dire 7.6 p. c.

(1) Voir le discours de M. Couyba (*Journal officiel* du 22 novembre 1905, p. 3419) et la réplique du Ministre des Travaux publics : « M. COUYBA... J'ai confiance que la Chambre, avant de se lancer dans les grandes entreprises, très utiles évidemment mais très coûteuses, reconnaîtra qu'il faut commencer par les plus pratiques et les plus facilement réalisables et qu'elle donnera son adhésion à cette ligne la plus directe du Nord au Simplon — M. le Ministre des Travaux publics. — Vous pouvez ajouter qu'elle a l'adhésion du Ministre des Travaux publics. »

(2) M. Plichon, pour le calcul des distances des ports du Nord à Milan par le Frasne-Vallorbe, compte, avec raison, que le raccourci Labarre-Arc-Senans (voir ci-dessus) viendra renforcer les heureux effets du raccourci du Mont-d'Or.

Ainsi, en ce qui concerne les intérêts immédiats que je représente, j'aperçois qu'en passant par Frasnè-Vallorbe les marchandises débarquant à Dunkerque à destination de Milan auraient une économie de parcours de 7.6 p. c.

D'Ostende à Milan, par le Saint-Gothard, la distance est de 1,090 kilomètres; par la Faucille, de 1,158 kilomètres; par Frasnè-Vallorbe, de 1,055 kilomètres. Le raccourci par Frasnè-Vallorbe est de 35 kilomètres, soit 3.5 p. c. sur le Saint-Gothard, et de 103 kilomètres sur la Faucille.

D'Anvers à Milan, la distance est de 1,014 kilomètres par le Saint-Gothard, de 1,110 kilomètres par la Faucille, de 1,026 kilomètres par Frasnè-Vallorbe; d'Anvers à Gênes, 1,165 kilomètres par le Saint-Gothard, 1,132 kilomètres par Frasnè-Vallorbe; économie, 33 kilomètres, soit 3 p. c. De Bruxelles à Milan: par le Saint-Gothard, 963 kilomètres; par la Faucille, 1,064 kilomètres; par Frasnè-Vallorbe, 979 kilomètres; économie sur la Faucille, 85 kilomètres, soit 8.5 p. c. De Lille à Milan: par le Saint-Gothard, 1,020 kilomètres; par la Faucille, 1,045 kilomètres; par Frasnè-Vallorbe, 966 kilomètres; économie, 79 kilomètres, soit 7.9 p. c.

De Nancy à Milan, par le Saint-Gothard, 623 kilomètres, par la Faucille 765 kilomètres, par Frasnè-Vallorbe 680 kilomètres, de Nevers à Milan, par la Faucille 700 kilomètres, par Frasnè-Vallorbe 701 kilomètres.

Au point de vue du trafic, c'est-à-dire au point de vue de l'intérêt que nous avons à reconquérir pour les rails français, la partie du trafic qui nous a été enlevée par le Saint-Gothard, nous avons non seulement le devoir de nous préoccuper tout de suite d'améliorer nos communications avec les débouchés du Simplon, mais encore et surtout de choisir celle de ces voies d'accès qui satisfait le plus tant les intérêts français que ceux du trafic de l'Europe du Nord.

En ce qui concerne ce trafic, je ne veux indiquer que deux chiffres. A l'heure actuelle, le trafic d'Anvers et d'Ostende sur la Suisse et l'Italie passe, comme je vous le disais, par le Luxembourg et la vallée du Rhin. Avec la ligne qui passerait sous le Mont-d'Or, nous pourrions récupérer ce trafic, parce que, comme je l'indiquais il y a un instant, il y aurait économie de

parcours sur rails et par conséquent détaxe de transport ; or ces marchandises emprunteraient 555 kilomètres sur le territoire français pour celles venant d'Anvers, et 600 kilomètres pour celles venant d'Ostende, soit au total 1,155 kilomètres. Nous bénéficierons donc, rien que pour les produits arrivant par les deux ports d'Anvers et d'Ostende, et qui prendraient les lignes françaises, d'un trafic de 1,155 kilomètres sur nos rails, alors que ce trafic passe actuellement par le Saint-Gothard.

Ce bénéfice est intéressant pour nos compagnies du Nord, de l'Est et de Paris à Lyon et à la Méditerranée (1).

Voilà qui confirme certes ce que n'a cessé de dire et de répéter l'un des hommes les plus actifs et les plus clairvoyants qu'ait eus la France comme ministre des travaux publics, M. Pierre Baudin :

Le coup d'œil le plus rapide, jeté sur la carte, force à reconnaître que le plus court chemin pour aller de Paris et de presque toute la France en Italie par le Simplon, n'est pas par la Faucille et Genève. Il force même la raison à se dire que si la Suisse a une notion claire de ses intérêts généraux, elle doit se refuser à toute opération nouvelle et directe sur Genève.

C. — Conditions géologiques, géographiques, hydrologiques et difficultés techniques.

Nous avons déjà amplement comparé les conditions générales et les difficultés spéciales de l'un et de l'autre des projets en présence (2).

Le fait essentiel est celui-ci : la Faucille comprend au minimum 35 kil. de tunnels sur un parcours de moins de 80 kil. ; et parmi les tunnels, trois ont des dimensions supérieures à celles du seul grand tunnel du raccourci Frasne-Vallorbe. Bien mieux, l'un de ces tunnels n'a pas

(1) *Journal officiel*, 21 novembre 1905, p. 3387.

(2) *Revue économique internationale*, 15-20 octobre 1904, pp. 360-363.

moins de 11 kil et demi (11,400 m.) et l'autre pas moins de 15 kilomètres (15,200 m.). Et avec grand'raison, comme le prouve notre carton VII, l'on a pu déclarer que l'un de ces tunnels était presque aussi long que le tunnel du Mont Cenis et un autre plus long même que le Gothard (1).

Pour aller de Lons-le-Saunier à Genève — puisque aussi bien nous devons, avec M. Léon Janet (2), renoncer à regarder la Faucille comme une voie proprement dite d'accès au Simplon — construire un Gothard et un Cenis, sans parler des tunnels moindres, n'est-ce pas une entreprise hasardée, sans rapport avec la fin poursuivie?

L'entreprise est d'autant plus hasardée que le tunnel du Simplon, nous le disions encore tout à l'heure, nous a rappelé la leçon des grands tunnels, à savoir les imprévus, les accidents, et les majorations énormes de dépenses de ces grands travaux souterrains.

A la suite de M. Paul Girardin, nous avons parlé de la circulation des eaux souterraines dans les terrains plissés et fissurés du Jura. Et nous avons attiré l'attention sur ce « cas » spécial d'hydrologie qui menace de réserver bien des surprises. Nous n'avons pas ici la place de reprendre cette question d'une manière aussi détaillée que nous le voudrions; nous nous réservons d'y revenir ailleurs. Nos affirmations ont été considérées comme trop pessimistes par les partisans de la Faucille: il fallait s'y attendre; mais tout observateur consciencieux, qui étudiera par lui-même les faits, se demandera ce que deviendront les eaux intérieures dans les masses montagneuses situées au voisinage

(1) Selon les projets divers et successifs, les grands tunnels de la Faucille ont été projetés plus ou moins longs (jusqu'à 12,020 m et 15.330 m.); sur notre carton VII, nous avons tenu à ne figurer ces projets qu'avec leur longueur *minimum*: c'est déjà bien assez.

(2) *Journal officiel*, 22 novembre 1905, p. 3419, col. 3.

ou en contre-haut de ces énormes tunnels; ces espèces de « drains » profonds n'auront-ils pas quelque influence sur le cheminement ou pour le moins sur le débit de tous ces cours d'eau souterrains qui débouchent, tout le long du versant oriental du dernier pli du Jura, aux environs du point de sortie projeté du plus grand tunnel (sources de Grilly, de Thoisy, d'Allemagne, de Ferrières, de Saint-Jean-de-Gouvillle, etc.)? N'auront-ils aucune influence sur le débit des sources nombreuses du thalweg de la Valserine et, partant, de la Valserine elle-même? Au contact entre les marnes oxfordiennes et les calcaires si fissurés et perméables du jurassique supérieur, pour ne parler que de cet important niveau aquifère, contact que les deux grands tunnels recouperont, au total, au moins *quinze* fois, ne croit-on pas que l'on doive escompter d'abondantes venues d'eau? Et le Bief noir? Et les eaux du synclinal de Rouchoux? Et la résurgence de la Gouille noire?...

Mais laissons cette discussion. Entre géologues, entre géographes, on pourra toujours dissenter, sinon sur le fait lui-même de la puissante et multiforme circulation souterraine du Jura — personne ne la met en doute — du moins sur le calcul approximatif du débit des masses d'eau que les tunnels rencontreront. Le seul moyen de trancher le débat, ce serait de forer les tunnels. On n'a connu les véritables difficultés hydrologiques du tunnel du Simplon que lorsqu'on a creusé la montagne. Et c'est bien là une raison d'ordre scientifique pour construire la ligne de la Faucille. Un géologue de mes amis m'écrivait récemment : « Scientifiquement je la souhaite vivement, car elle fournira la preuve du pli-faille de la vallée de la Valserine. » A ce compte-là, plus il y aura de tunnels, mieux cela vaudra. C'est un point de vue soutenable. Mais 35 kilomètres de tunnels et 140 millions de dépenses, c'est plus que

les hommes pratiques de notre temps ne sont accoutumés à faire pour la science pure !

D. — Dépenses.

Quant à la différence de dépenses entre le Frasne-Vallorbe et la Faucille, elle est, en effet, énorme et indiscutée : 21 millions d'une part, de l'autre 115 millions au minimum, et peut-être 140 millions, peut-être plus. (Carton VIII.)

C'est pourquoi les partisans de la Faucille se sont efforcés par tous les moyens de faire miroiter devant le public les possibilités d'exceptionnelles subventions. Ils ont d'abord parlé des 20 millions promis par le canton de Genève. Ils ont laissé entendre qu'à ces 20 millions pourraient s'en ajouter d'autres.

On a déclaré également que la Confédération Suisse aiderait pécuniairement, sans aucun doute, à la construction de la Faucille, alors qu'elle se refuse catégoriquement non seulement à subventionner la Faucille, mais même, nous l'avons vu, à entrer en pourparlers avec le gouvernement français sur ce nouveau projet avant la mise en chantier du Frasne-Vallorbe (1).

On sait, au contraire, que les Chemins de fer fédéraux se sont engagés à contribuer, dans la proportion de 30,5 p. c., aux frais d'exécution du Frasne-Vallorbe ou du La Joux-Vallorbe (voir plus loin, au chap. III de notre étude : il s'agit, en somme, d'une participation de 6 millions par versement d'annuités).

On avait insinué aussi que le P.-L.-M. devrait bien s'exécuter et construire la Faucille presque entièrement à ses

(1) M. Noblemaire, toutes les fois qu'il a manifesté sa sympathie théorique pour la Faucille, n'a pas manqué d'affirmer que son exécution devait être subordonnée à une forte contribution de la Suisse, au moins 50 millions (voir *Bul. de la Soc. Écon. pol. nat.*, fév. 1905, pp. 47 et suiv.).

frais. C'était méconnaître bien des choses. Mais cette tactique avait l'avantage de laisser croire au public que la mauvaise volonté d'une grande compagnie pouvait être seule responsable de la non-exécution d'un grandiose « projet national ». Voici que toute cette argumentation s'est effondrée. Depuis que le Ministère des travaux publics a signé une convention avec le P.-L.-M., le débat est débarrassé de tout ce qui concerne la compagnie. Le ministre des travaux publics, quelque partisan qu'il fût de la Faucille, a bien été obligé de tenir compte des nécessités économiques et des dépenses sans contre-partie occasionnées par la Faucille. C'est parce qu'il en a dû tenir compte qu'il ne s'est pas pressé, — malgré l'invitation répétée qui lui en a été faite à la Chambre, malgré la demande formelle et écrite qui lui a été adressée par M. P. Baudin, comme président de la Commission du budget, — il ne s'est pas pressé de faire connaître au public les termes exacts de la convention. Toutefois, ce que l'on en sait nous suffit pour affirmer que c'est le budget qui fera *indirectement* mais *réellement* tous les frais de la Faucille, c'est-à-dire au bas mot, 100 millions — déduction faite des 20 millions de Genève, si le canton de Genève maintient son offre et si la Confédération l'autorise à l'exécuter.

Le résultat obtenu par le ministère est cependant considérable; en mettant le P.-L.-M. hors de cause, il supprime toute équivoque; il ne s'agit plus de savoir si le P.-L.-M. pousse à la construction de la Faucille ou si le P.-L.-M. s'y oppose. La vérité est que le P.-L.-M. est et reste passif; la convention est signée; à la solution (une fois ses intérêts sauvegardés par le ministre lui-même), il doit rester, je suppose, tout à fait indifférent. Il sera volontiers l'entrepreneur qui exécute, puisque l'État veut bien être son bailleur de fonds.

Quant aux évaluations concernant les dépenses de la Fau-

cille, elles ne sont et ne peuvent être que des évaluations. Il n'y a pas un grand tunnel qui n'ait coûté plus cher qu'on ne l'avait d'abord calculé, le Cenis aussi bien que le Gothard; le Simplon qui devait coûter 69 millions, en a coûté 78. Et la Faucille est riche en grands tunnels! Pour les grands tunnels surtout, l'exploitation et l'entretien ultérieurs, de même que les réparations coûtent beaucoup plus cher que pour les voies à ciel ouvert. Cet avenir de dépenses supplémentaires ne peut pas être non plus négligé.

Enfin, pour la Faucille, toute la dépense devra être faite d'un seul coup; on ne peut échelonner ni les travaux, ni les crédits. Il faut construire toute la ligne ou ne pas la construire. Ce n'est pas le moindre avantage de l'amélioration de la ligne de Vallorbe que d'être susceptible de compléments et perfectionnements successifs sur territoire suisse de même que sur territoire français : après l'exécution du Frasnè-Vallorbe ou du La Joux-Vallorbe, — *et si le transit et le trafic en montrent la nécessité* — on peut entreprendre le Mouchard-Andelot, nouveau tronçon s'ajoutant au premier, nouvelle construction qui tendra à parfaire la ligne et qui pourra être poursuivie sans aucune interruption ni aucun embarras (projet Maruéjols).

Le Frasnè-Vallorbe pourrait plus tard être complété, moyennant 40 millions au plus, par l'exécution d'une seconde section de Mouchard à Frasnè. Cet espacement des travaux et des crédits constitue en faveur de l'amélioration de cette ligne transjurassienne le double bénéfice de réaliser immédiatement un très grand progrès et de nous réserver pour l'avenir la perspective d'une voie plus parfaite encore si le trafic du Simplon venait à dépasser les prévisions actuelles. *Avec l'économie de temps et l'économie d'argent, cette correction de la ligne de Vallorbe nous donne encore une entière garantie pour nos besoins futurs* (1).

(1) JULES DOMERGUE, *Vers le Simplon : Frasnè-Vallorbe ou Faucille ? (Réforme économique, 1905, p. 625)*. Voir aussi une très importante lettre de M. Paul Girardin dans la même revue, 5 mars 1905, p. 299.

III. — DISPOSITIONS ET PROPOSITIONS DE LA SUISSE.

A. — Confédération. — Le raccourci Vallorbe-Bussigny.

Les projets de la Suisse allemande.

Si nous analysons la convention faite pour la voie du Mont-d'Or (Frasne-Vallorbe ou La Joux-Vallorbe), voici comment se répartissent les dépenses entre la France et la Suisse :

La gare de Vallorbe sera développée et aménagée en vue du trafic international, aux frais de la Suisse. Cette dépense est évaluée à 3 millions. Le calcul de la somme à payer par les Compagnies P.-L.-M. et J.-S. actuellement Chemins de fer fédéraux pour la construction du tunnel et du raccourci par le Mont-d'Or est basé sur le prorata kilométrique des parcours suisse et français de la ligne Paris-Milan.

Pour le P.-L.-M. : Paris-Frasne . .	438 kil.	69,5 p. c.
Pour la Suisse : Vallorbe-Brigue . .	192 —	30.5 —
	<hr/> 630 kil.	<hr/> 100

La ligne Frasne-Vallorbe coûtera 21 millions. La ligne La Joux-Mont-d'Or-Vallorbe coûtera 23,800,000 francs (1). Faisons la répartition proportionnelle pour ce dernier projet, le plus coûteux des deux. Dans les deux cas, il faut déduire de la somme totale le coût de la double voie Pontarlier-Vallorbe qui n'est plus nécessaire, soit 4,225,000 francs. Pour la construction du La Joux-Vallorbe, il reste donc à répartir entre le P.-L.-M. et la Suisse, 19,575,000 francs, dont le 30.5 p. c. pour la Suisse = 5,971,000 francs, arrondis à 6 millions de francs.

Le paiement de cette somme de 6 millions s'effectuera par la Suisse en 54 annuités de 4 1/2 p. c. l'an (taux moyen des emprunts P.-L.-M.) intérêts et amortissements compris pendant la durée de la concession de la ligne au P.-L.-M., soit jusqu'au 31 décembre 1958.

(1) Telles sont les évaluations officielles telles qu'elles sont données dans le *Mesage du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale* du 9 octobre 1902.

La Suisse participe donc, dans la proportion de 30 p. c., à la construction du raccourci du Mont-d'Or (1). C'est chose décidée. Et cette coopération de la Confédération suffit pour l'instant, puisqu'il ne s'agit d'entreprendre que cette première partie de l'amélioration totale de la voie transjurasienne.

Mais, puisqu'on peut envisager l'éventualité d'une amélioration *ultérieure* plus complète à partir de Mouchard, ne serait-il pas opportun de suivre la tactique de M. Maruéjols, alors qu'il était ministre des travaux publics, et de demander à la Suisse de répondre à des projets plus vastes sur le territoire français par des projets équivalents sur le territoire suisse? N'est-ce pas là le vrai programme, et la base des négociations diplomatiques ultérieures?

Nos informations personnelles nous permettent de supposer et même d'affirmer que, le *Frasne-Vallorbe une fois mis en chantier*, c'est-à-dire l'*exécution de la convention antérieure une fois commencée*, la Confédération ne pourrait que se montrer bien disposée à une concession analogue à celle que j'indique. On pourrait lui demander même de prendre les devants. Ce serait à l'avantage de la Suisse comme de la France d'améliorer encore cette voie Paris-Lausanne, sur le tronçon Vallorbe-Lausanne, ou plus exactement Vallorbe-Bussigny; là les pentes sont par endroits de 20 ‰. Il faudra refaire la ligne, établir une nouvelle voie. On s'en est d'ailleurs préoccupé et occupé dans les milieux intéressés. Ce serait une ligne de 28 à 29 kilomètres, avec rampes maxima de 15 ‰, et qui coûterait de 14 à 15 millions; ces 14 ou 15 millions seraient naturellement à la charge de nos voisins (Administration des chemins de fer fédéraux ou

(1) Cette contribution de la Suisse (6 millions) au Frasne-Vallorbe ou au La Joux-Vallorbe est plus forte proportionnellement — remarquons-le — que la plus forte contribution dont aient jamais parlé les Genevois en faveur de la Faucille.

groupe de particuliers). Et la France en bénéficierait grandement, en même temps que la Suisse. Voilà quelle serait la véritable et utile contribution de la Confédération à l'œuvre commune. En rompant avec l'attitude dilatoire qui a déterminé chez le Gouvernement suisse une légitime mauvaise humeur, en se mettant au travail pour le tunnel du Mont-d'Or, on pourrait obtenir, je le crois, sans bourse déliée et sans retard, cet avantage complémentaire très important : la construction d'une voie nouvelle sur territoire suisse, de Vallorbe à Bussigny.

Notre action en ce sens et nos desiderata auraient d'autant plus de chance d'être bien interprétés et accueillis que tous les problèmes qui concernent, en Suisse, l'accès du Simplon sont loin d'être résolus ! Au contraire, beaucoup de questions, vieilles ou nouvelles, vont être, d'ici à quelques années, débattues et plus ou moins partiellement résolues. Et l'on devra procéder par compensation entre les diverses régions.

Voilà que ces derniers mois ont vu ressusciter avec plus de vigueur que jamais la perspective d'un percement des Alpes suisses orientales, Greina ou Splügen. Voilà que l'on poursuit avec des alternatives de succès et de déceptions la campagne très active en faveur du percement des Alpes bernoises (1).

(1) J'ai éliminé de propos délibéré de ma présente étude la question du percement des Alpes bernoises, d'abord parce que j'en avais déjà parlé ici en 1904, en second lieu et surtout parce que M. Gobat l'a exposée dans toute son ampleur en 1905, dans la *Revue économique internationale*. De plus, il semble que cette question au lieu de se simplifier se complique quelque peu. On se rappelle que le peuple du canton de Berne s'était prononcé par referendum pour le Lötschberg; puis a surgi à côté du projet du Lötschberg le projet rival du Wildstrubel. Puis on a soumis un questionnaire à trois experts : MM. G. Colombo (Italien), Garnir (Belge) et Pontzen (Français), et ceux-ci ont adressé à la date du 25 janvier 1904 et à la date du 7 août 1904 une double réponse, qui concluait en faveur d'un troisième type de projet, le Wildstrubel, modifié et raccourci par M. Beyeler, c'est-à-dire rejoignant directement la vallée de l'Aar à la vallée de la Simme par le tunnel du Blumenstein et évitant Thoune et Spiez. On se rend très bien compte que les

Aucun de ces projets n'est encore assuré d'être adopté et réalisé; aucun n'est assuré d'être repoussé et définitivement

experts, se plaçant au point de vue international, n'ont eu qu'une préoccupation; raccourcir le plus possible la distance Paris-Milan par les Alpes bernoises et le Simplon. C'était le seul moyen d'intéresser à l'affaire les capitaux français et les capitaux parisiens sur lesquels les hommes d'État bernois ont fondé leur principal espoir: comment veut-on que les banquiers parisiens puissent s'intéresser à l'affaire si on ne leur fait pas croire que cette ligne de montagne sera la plus courte voie d'accès au Simplon et à Milan? et c'est bien ce qu'on leur a raconté. Je le sais pertinemment. Mais le peuple du canton de Berne, le peuple de l'Oberland ne comprend pas qu'on fasse un chemin de fer pour la Compagnie française de l'Est ou pour les Belges, et non pas pour lui, et il voudrait en revenir au projet du Lötschberg. Le syndicat financier lui-même n'est pas content et demande une nouvelle expertise... Bref, en ce qui concerne l'exécution de cette ligne bernoise, je serais aujourd'hui (en février 1906) beaucoup moins affirmatif et optimiste que je ne l'étais il y a un an (en mars 1905); et la récente séance du 31 janvier au Grand Conseil de Berne confirme entièrement cette nouvelle impression.

Mais en ce qui regarde les rapports possibles entre le percement des Alpes bernoises et le Frasné-Vallorbe ou la Faucille, je me permets de reproduire tout simplement ce que je disais devant la *Société d'économie politique nationale*, à la séance du 21 mars 1905:

« M. le sénateur Prevot nous a dit: le Wildstrubel se fera. En effet, la Suisse allemande veut avoir un débouché direct vers le Simplon à travers le haut pays bernois; et derrière la Suisse allemande, derrière ses intérêts, il y a forcément, comme on l'a tout à l'heure affirmé, des intérêts connexes de langue, de race et de culture. J'irai moins loin que M. le sénateur Prevot dans la manière dont il a présenté la rivalité entre la Suisse allemande et la Suisse française, mais il est certain que le Wildstrubel sera en faveur de la Suisse allemande, en faveur du monde germanique.

» Eh bien! je voudrais faire remarquer que le Wildstrubel sera sans doute construit selon le projet Beyeler, puisque la commission des trois experts internationaux vient de se prononcer pour ce projet: or, ce projet réalise une économie de 20 kilomètres en faisant le tunnel du Blumenstein; et c'est toute la France qui va se trouver rapprochée d'une manière singulière du Simplon par Berne et par le Wildstrubel, et cela que nous le voulions ou non.

» La distance de Paris à Milan par la ligne actuelle: Pontarlier-Vallorbe est de 847 kilomètres; par la ligne de la Faucille, elle sera de 870 kilomètres. Or, dans l'état présent de nos voies Paris-Berne, si imparfaites qu'elles soient, la distance de Paris à Milan, par Dijon, Pontarlier, Les Verrières, Berne (voie qui jusque là est faite et n'a pas à être créée), et enfin par le Wildstrubel (qui sera construit demain), n'atteindra que 842 kilomètres; ce sera une voie non seulement plus courte que la ligne de la Faucille, mais plus courte que la ligne actuelle Pontarlier-Vallorbe-Lausanne. Je dis que cette considération est d'une gravité extrême.

» Le « point de suction », permettez-moi cette expression, de la nouvelle ligne suisse allemande viendra jusqu'à Dijon si nous ne faisons rien pour raccourcir la distance. Il me semble que lorsque nous songeons à établir une nouvelle ligne

écarté. C'est le moment pour la France d'exécuter loyalement ses premiers engagements et de soumettre à qui de

prétendue parfaite de Paris au Simplon par la Faucille et Genève, sans nous rendre compte de cette dérivation que le Wildstrubel va déterminer demain, nous ressemblons à des ingénieurs qui feraient un grand canal à pente très douce et très régulièrement ménagée, et qui ne s'apercevraient pas que des riverains du canal ouvrent vers le milieu du parcours une large brèche par laquelle toute l'eau va s'écouler. Si l'on veut tenir tête à la ligne bernoise qui doublera le Gothard et tendra à reporter encore vers le monde germanique l'axe du Simplon, il *faut raccourcir la distance, c'est la considération qui domine tout le reste*. M. Berthelot a présenté sur ce point des réflexions capitales et décisives. Les tarifs, les heures mêmes de chemins de fer se calculent sur la distance réelle bien plus que sur la distance virtuelle. Je ne veux pas me lancer en de longs développements à l'heure avancée où je parle, mais je tiens à faire ressortir l'importance de ce fait essentiel qui n'a pas été indiqué : c'est que si nous ne faisons rien de nouveau pour les voies d'accès du Simplon, la ligne la plus courte de Paris à Milan sera celle de la Suisse allemande.

» Vous comprenez, Messieurs, que nous soyons très émus de cette perspective, non pas que nous ne devons avoir et que nous n'ayons — certes — de bons rapports avec la Suisse allemande, mais parce que le Simplon est dû à l'initiative et partiellement aux généreuses subventions des cantons romands, et qu'on l'a toujours présenté comme devant resserrer les liens de notre pays avec la Suisse française, avec les populations qui par delà le Jura parlent la même langue que nous.

» C'est ici que l'intervention du tracé Frasnè-Vallorbe me paraît être d'une importance très grande puisque ce tracé ramènera la distance de Paris à Milan à 830 kilomètres. C'est le seul moyen de créer une concurrence effective au Paris-Berne-Wildstrubel...

» Quels que puissent être les avantages de la Faucille, elle met, je le répète, Paris à 870 kilomètres de Milan... Qu'on fasse les calculs en s'appuyant sur les évaluations précises du rapport des commissaires en faveur du projet Beyeler pour le Wildstrubel, et je défie qui que ce soit de contester cette conséquence...

» Faire la Faucille, c'est réaliser exactement l'inverse de ce que l'on prétendait, c'est assurer la prépondérance du Wildstrubel (si on l'exécute) sur toute autre ligne d'accès au Simplon, c'est travailler nous-mêmes à doubler le Gothard !... »

Et cela même explique l'attitude de certains hommes d'État bernois en faveur de la Faucille. Faire la Faucille, c'est assurer la prépondérance future du tunnel des Alpes bernoises. J'ai été heureux de lire dans cette *Revue* les déclarations en ce sens d'un homme aussi éminent et intelligent que M. Gobat ; j'en ai été d'autant plus heureux que je n'ai pas été étranger à la publication de son étude, et son aveu est un document démonstratif qui confirme, comme je l'espérais, ce que je viens d'indiquer et que d'autres que moi, tel M. Léon Janet, avaient déjà expliqué :

Certains Bernois ont pour la Faucille le même attachement que les habitants de Pontarlier ; la crainte du Frasnè-Vallorbe est le commencement de leur affection pour le projet rival : « Mon Dieu, disent-ils, éloignez de moi ce calice, ... c'est-à-dire le Frasnè-Vallorbe, ... c'est-à-dire la voie la plus courte qui détournera les voyageurs de notre voie à nous, qui confisquera le trafic du Simplon ! »

droit, c'est-à-dire à la Confédération, ses exigences complémentaires bien légitimes.

**B. — Genève. — La ligne de la Faucille traversera-t-elle Genève ?
Le « Paris-Genève » ne sera-t-il pas aussi un « Paris-Savoie » ?**

Au point de vue français, poser cette question c'est la résoudre. Mais au lieu de traiter le problème de la Faucille d'une manière positive, on a encombré la discussion de considérations si lointaines et si hypothétiques qu'on a un peu négligé la réalité prochaine. On a parlé des Antilles et de Saint-Nazaire, de l'Égypte et de la malle des Indes, mais on a parfois oublié la Savoie ! (Carte IX.)

D'ailleurs, une partie de l'opinion publique genevoise — il s'agit d'une minorité, espérons-le — prétend ne pas tolérer que la France fasse passer ses intérêts avec la Savoie avant les intérêts franco-genevois. Ce point de vue mérite d'être examiné et expliqué.

Les uns disent en France : « Prenez garde : si vous ne faites pas la Faucille, le germanisme envahira toute la Suisse, et Genève risquera presque de devenir allemande(1) ». Les autres disent : « Faites la Faucille, et peut-être Genève deviendra française(2) ». C'est avec de tels arguments qu'on essaie de traiter une question précise et sérieuse ! Pour tous ceux qui connaissent de près et Genève et la Suisse, ce sont là des affirmations sentimentales et tendancieuses que je me permets de traiter de billevesées, et parmi tous les citoyens de Genève, amis ou adversaires de la Faucille, il

(1) Nous avons entendu cette menace indiquée en substance à la *Société d'économie politique nationale*, v. *Bulletin*, 1905, p. 107.

(2) Cette pensée, exprimée au fameux *Congrès du Commerce* du *Matin*, a été reprise avec plus de netteté dans un récent discours d'un député de la Savoie, prononcé à Genève même. Il a soulevé des protestations véhémentes et indignées de la part des Genevois de tous les partis.

n'y en a pas un qui contredira mon jugement. Supposer que Genève peut devenir française, est du même ordre de vérité historique que de supposer Paris en passe de devenir belge. Genève restera Genève, et qui osera prétendre qu'elle ait tort (1)?

Ce n'est pas avec une Genève fictive, c'est avec la Genève réelle, c'est avec les Genevois d'aujourd'hui et de demain que l'opinion française discute et doit discuter la question de la Faucille.

Or, les Genevois sont gens *raisonnables*. Ceux d'entre eux qui désirent la Faucille désirent que la France leur fasse le cadeau de la Faucille; ils ont très habilement et à bon droit jeté dans la balance, en faveur de leur projet, la promesse possible d'une subvention de 20 millions; mais quand on demande à ces hommes de bon sens : « Est-ce que ces 20 millions doivent d'abord servir à la transformation considérable et coûteuse de la gare de Genève, puis à la construction de la partie de la ligne de la Faucille qui sera sur territoire genevois, sur territoire suisse? » ils répondent sans détour : « Bien évidemment, ces 20 millions serviront d'abord pour le tronçon suisse de la ligne et pour le terminus genevois. » Que restera-t-il dès lors des 20 millions? Peut-être, au maximum, 3 ou 4. — D'autres, parmi les Genevois, combattent hardiment le projet de la Faucille avec des arguments non moins raisonnables : que gagnera Genève à être une simple station d'arrêt sur une grande voie internationale? Les voyageurs resteront tranquillement endormis dans leur sleeping jusqu'en Italie. Genève, dans ces dernières années, s'est merveilleusement développée comme « ville d'hôtels », elle a donné une impulsion extraordinaire à « l'industrie des étrangers », précisément

(1) Je m'excuse d'avoir à mentionner de pareilles fantaisies; mais je me suis aperçu que cette argumentation sentimentale et si peu réaliste n'était pas sans faire impression en France sur quelques esprits, et non des moins désintéressés.

parce qu'elle est un point terminus, parce qu'en arrivant à Genève on doit changer de train, changer de gare, etc.; et ce sont là conditions excellentes pour que les voyageurs fassent halte et séjour (1). Il serait inconvenant de compa-

(1) Voici des pages et des lignes, écrites et publiées en 1904 à Genève même, par un Genevois authentique et qui exprimait la pensée de plusieurs (*Le projet de la Faucille et les questions qu'il soulève*, par ALEX. CLAPARÈDE, Genève, Eggiman, 82 p., 50 cent); nous nous permettons de citer un peu longuement, car c'est pour les Français une intéressante contribution à la psychologie genevoise:

« Et d'abord, il y a quelque légèreté coupable à répéter que Genève est une ville isolée et vouée par le fait à la décadence, affirmation qui jure singulièrement avec ce que nous voyons et savons. On oublie un peu que les lignes qui nous desservent ne sont pas si désavantageuses, puisqu'elles constituent un des bons passages longitudinaux de l'Europe et, de plus, qu'elles vont s'embrancher prochainement avec la ligne transversale du Simplon. On oublie que le tracé des lignes, ce n'est pas tout, au point de vue commercial, et que le rôle des compagnies est loin d'être indifférent. On oublie enfin que la conséquence de notre situation au milieu d'un petit pays, non pas délaissé le moins du monde, mais accidenté, c'est que la place de Genève en est la capitale naturelle à bien des points de vue, ce qu'elle ne serait plus depuis longtemps si elle n'était qu'un banal carrefour au milieu d'une région ouverte en tout sens...

« Genève est à 280 kilomètres de Turin et 400 de Milan par le Mont-Cenis, à 450 de Milan par le Gothard. Dès le 1^{er} mai 1905 (on croyait encore en 1904 que le tunnel pourrait s'ouvrir en 1905), elle sera à 350 kilomètres de cette dernière ville par le Simplon. Ayons, s'il vous plaît, le respect des proportions! La Faucille créerait une voie de plus entre le Simplon et la France, mais au grand jamais elle n'opérerait pour Genève une métamorphose de situation comparable à celle dont le Gothard a fait bénéficier Zurich. Et voilà les raisonnements avec lesquels on jette de la poudre aux yeux.

» Trois lignes d'express nous reliant à la France (Culoz, Pontarlier et Delle), deux lignes avec l'Italie, et sous peu une troisième sensiblement plus courte, voilà ce que l'on appelle de l'isolement! Il y a cependant quelque chose qui nous manque, dit-on: un grand courant international. Décidément, la gloire de Dijon, Mâcon, Tarascon, nous empêche de dormir!

» On fonde sans doute beaucoup d'espoir sur l'industrie des étrangers. Mais à l'heure qu'il est, le nombre de nos visiteurs est déjà très considérable. N'a-t-il pas augmenté de 50 p. c. pendant les cinq mois d'été des cinq dernières années! (100.114 personnes descendues dans les hôtels en été 1899; puis progression continue jusqu'à 152.553 en 1903. Pour toute l'année 1904, le chiffre doit être maintenant de 225.000 environ.) Si cette progression continue, et elle le fera certainement avec l'ouverture du Simplon, Genève aura bientôt dépassé le chiffre des étrangers qui descendent en une année dans les hôtels de Zurich. Or, ici il y a une chose qu'il ne faut pas perdre de vue. C'est ce que nos hôteliers désirent surtout, c'est bien moins l'accroissement indéfini de ces passants d'un ou deux jours que le moyen de retenir nos hôtes un peu plus longtemps chez nous. »

rer Genève à un simple Modane sur une future ligne du Mont-Blanc; mais ne peut-on comparer Genève à Dijon? Dijon, vieille capitale provinciale, d'un caractère historique, ville agréable, avec un grand hôtel d'ancienne renommée, l'*Hôtel de la Cloche*, ne retient plus les voyageurs et n'attire plus les touristes, parce qu'elle est *trop bien* desservie par tous les grands express et que le voyageur reste dans son compartiment, bien confortablement installé, jusqu'à des stations plus lointaines.

La géographie humaine nouvelle, créée par les nouvelles conditions de transports, réserve des surprises à ceux qui veulent juger de l'attraction exercée par une ville d'après le seul nombre de trains rapides qui stoppent à la gare. Mulhouse ne gagne pas beaucoup de visiteurs et de touristes à se trouver sur la grande route des principaux express de Paris à Bâle. Ce qui explique le goût, l'attachement d'un certain public pour une « ville d'hôtels », est d'un tout autre ordre. Et Genève, à ce point de vue, a fait ses preuves d'une manière triomphante.

Toute une opinion se forme à Genève, réfléchie, calme, souvent silencieuse, mais de plus en plus consciente des raisons qui la mènent, et qui doute de plus en plus de l'opportunité même genevoise de la Faucille (1). On regrette qu'au lieu de poursuivre un projet chimérique on n'ait pas donné tous ses efforts à faire triompher un projet plus modeste et plus réalisable, le Saint-Amour-Bellegarde (2) : par cette voie, Genève aurait gagné sur la distance de Paris-Genève plus de 60 kilomètres; de l'autre côté, elle gagnera par les améliorations successives de la ligne Vallorbe-Lausanne, 50 kilomètres et peut-être plus; n'était-ce pas là

(1) V. encore les curieux extraits de journaux signalés par M. Jules Domergue dans la *Réforme économique* du 12 novembre 1905.

(2) Le Saint-Amour-Bellegarde est un projet qui aurait en France d'autant plus de sympathie qu'il se reliait avec le projet très satisfaisant et très logique du percement du Petit Saint-Bernard. (Voir Paul Girardin, art. cité.)

une tactique moins ambitieuse mais plus raisonnable? — Et puis, ces diverses solutions auraient coûté moins cher à la vaillante mais petite République de Genève, qui n'a pas trop de millions pour ses œuvres propres d'utilité publique et sociale. Je rapporte ici fidèlement les réflexions genevoises, celles qui sont faites aujourd'hui dans le milieu traditionnel genevois le plus genevois, dans le milieu où l'on entend prononcer les noms de Naville, Claparède, de la Rive, de Morsier, de Meuron, etc.

Les Genevois sont encore gens *pratiques*. Quelles que soient leurs préférences en fait de voies d'accès au Simplon, ils constatent qu'il existe pour l'instant une voie d'accès, une voie d'accès réelle, la voie de Dijon-Vallorbe-Lausanne. Cette voie va fonctionner comme grande voie d'accès au Simplon dès l'ouverture du tunnel, c'est-à-dire dès le 1^{er} juin prochain; et, en gens bien avisés, ne se perdant ni dans la métaphysique des rêves, ni dans la fumée des futurs tunnels de la Faucille, ils sont d'avis que Genève doit commencer par profiter d'abord de la circulation plus active, plus accélérée et plus commode qui va s'établir entre la France et la Suisse par la voie Paris-Lausanne. Tandis qu'en France certains les regardent, bien à tort, comme des désespérés et des découragés, ils travaillent, et avec grand'raison, à tirer, le plus immédiatement possible, le meilleur parti possible de la situation nouvelle. Il est un document récent, bien révélateur de cet esprit d'initiative pratique, et nous croyons utile de le citer *in extenso* :

Genève, le 11 janvier 1906.

Au Conseil d'État de la République et Canton de Genève.

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous soussignés, citoyens genevois, députés, prenons la respectueuse liberté de recourir à votre haut appui, pour obtenir que notre Canton bénéficie immédiatement, et dans la mesure la plus large possible, de l'ouverture prochaine du Simplon.

Nous croyons en effet que, sans attendre la réalisation d'une percée du Jura, qui dépend nécessairement de la décision d'une nation voisine et dont l'exécution demandera beaucoup de temps, nous devons, au contraire, nous entendre sans délai, avec notre Administration des chemins de fer fédéraux, appuyés par votre haute influence et le concours dévoué de nos délégués cantonaux auprès de cette administration.

En conséquence, nous désirerions que, dès l'ouverture du Simplon : 1° Les horaires prévoient des correspondances directes et pratiques entre Genève et les trains rapides franco-italiens qui seront créés; 2° Que le double trajet Renens-Lausanne et les arrêts dans cette dernière gare soient évités aux voyageurs de Genève pour la direction de Vallorbe et vice-versa; 3° Que des voitures directes Genève-Paris et vice-versa soient placées dans les trains, et, qu'en attendant, des places soient assurées au point de jonction, Renens ou Vallorbe, aux voyageurs venant de Genève; 4° Que des trains express Genève-Paris et vice-versa soient établis par Vallorbe en remplacement de ceux qui existent par Culoz, et que la circulation entre notre Canton et le Nord de la France et l'Angleterre s'établisse par Vallorbe, voie la plus courte, la moins chère et la plus favorable à nos intérêts nationaux.

Nous savons très bien les difficultés que comporte l'accomplissement de ce programme; mais nous connaissons votre dévouement à la chose publique et, d'autre part, nous croyons savoir que le gouvernement vaudois est prêt à appuyer fortement auprès des chemins de fer fédéraux toute démarche en ce sens.

De gros crédits ont été déjà votés pour la transformation des gares de Renens et de Vallorbe. Au fur et à mesure des constructions il sera possible d'améliorer le service à chaque changement d'horaire, et d'arriver ainsi, peu à peu, à profiter des billets directs et de l'enregistrement direct des bagages entre Genève-Paris et l'Angleterre par Vallorbe, ce qui nous permettra ainsi l'utilisation de notre vraie route dans cette direction.

Nous croyons que notre population, une fois éclairée sur les avantages de cette voie nationale, sera heureuse de s'en servir.

Espérant que vous voudrez bien répondre favorablement à notre demande et faciliter ainsi le développement de notre Can-

ton en le reliant immédiatement au grand courant international qui va s'ouvrir en juin de cette année, nous vous présentons, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération très distinguée.

Cette lettre officielle est adressée au gouvernement de Genève par quatre députés genevois, et le gouvernement de Genève a donné plusieurs fois l'assurance qu'il n'avait négligé aucune occasion de tenter les démarches opportunes pour procurer à Genève les relations avec la France les plus rapides et les meilleures *via Vallorbe* (1). A la lettre des députés genevois le gouvernement de Genève a fait en effet une réponse officielle, dont le *Journal de Genève* du 28 janvier a publié le texte et qui est une nouvelle confirmation de ce même état d'esprit : « Là encore, dit-il, nous avons continuellement travaillé dans le sens désiré par vous. »

On peut bien le déclarer aujourd'hui, sans mettre d'ailleurs en cette déclaration aucun reproche : ce ne sont pas les Genevois qui ont été les plus zélés partisans, ni les plus généreux « souscripteurs » du Simplon. Mais le Simplon est percé; à Genève, personne ne perd plus son temps à discuter des avantages ou des inconvénients théoriques de l'ouverture de cette nouvelle voie transalpine. Ce qui vaut mieux, tous cherchent si bien à en profiter qu'aujourd'hui certains Français s'imaginent même que les Genevois ont été les initiateurs et presque les seuls créateurs du Simplon !

(1) C'est pourquoi la *Gazette de Lausanne* du 15 janvier 1906, commentant la démarche officielle des députés genevois, ajoute ceci, que personne ne devrait ignorer en France et qui est aussi logique qu'inévitable : « Nous savons d'ailleurs, de la meilleure source, que le Département fédéral des chemins de fer étudie déjà les moyens de relier Genève à la ligne du Simplon de telle sorte qu'il ne puisse plus être question du fameux « isolement » dont parle la propagande pour la Faucille. Le parcours Genève-Lausanne ou Genève Renens est d'une heure pour les rapides. Des billets directs et des voitures directes Genève-Paris, via Vallorbe, et Genève-Milan, via Lausanne, serviront les intérêts genevois et relieront Genève à la Suisse bien plus efficacement qu'aucune autre combinaison. »

Il faut signaler et admirer cet esprit pratique d'adaptation aux faits positifs. Qu'on en soit bien convaincu : le jour où le tunnel du Mont-d'Or sera percé, le jour où le Frasnè-Vallorbe raccourcira de 17 kil. la distance Paris-Lausanne, personne ne saura s'en accommoder plus habilement, ni se raccorder plus pratiquement à la voie nouvelle que les Genevois : les faits antérieurs et actuels en font foi.

Les Genevois sont enfin gens *loyaux*. Ils comprennent très bien la discussion et respectent chez les autres les convictions sincères. Ceux qui préconisent la Faucille, tout de même que ceux qui la combattent, sont convaincus les uns et les autres qu'ils défendent les vrais intérêts nationaux de leur petite république. Et avec loyauté ils sont les premiers à reconnaître que les Français ont raison de défendre, eux aussi, les intérêts de leur plus grande république. C'est, de part et d'autre, une question d'intérêt économique.

Et parce que la loyauté y a certes droit de cité, les projets de la Faucille se heurtent, à Genève même, à un vrai **dilemme** : ou obtenir de la France la construction de la ligne de la Faucille et alors continuer loyalement cette ligne jusqu'à la Savoie française au détriment de la Suisse ; ou vaincre les résistances de la Suisse à l'idée de la Faucille, mais en promettant formellement, au détriment de la France, que les trains arrivant par la Faucille s'engageront sur les rails suisses et suivront la seule rive suisse du lac Léman.

On sait que les deux gares de Genève, celle de la rive droite (Cornavin) la plus importante, ainsi que celle de la rive gauche (Eaux-Vives) sont toutes deux gares françaises, appartenant à la Compagnie française P.-L.-M. Il y a longtemps que l'on parle à Genève de raccorder les deux gares ; on regrette de n'avoir pas exécuté le plan du général Dufour, qui voulait jadis placer la grande gare de Genève au sud de la ville et sur la rive gauche. Réunir les deux gares, par un grand détour vers le Sud, est aujourd'hui un difficile pro-

blème technique, un très coûteux projet, et qui rencontre des oppositions d'intérêts presque irréductibles.

De son côté, la France, quelque chevaleresque et désintéressée qu'on la suppose, ne va pas construire une ligne aussi onéreuse que la Faucille, pour que ses voyageurs arrivés à Genève, sur les bords du Rhône, n'aient pas d'autre ressource pour passer le fleuve que de mettre pied à terre et de gagner pédestrement ou en voiture la gare de la rive gauche. Il faut, comme suite indispensable à la voie ferrée de la Faucille, un pont sur le Rhône à Genève même. Sinon, c'est-à-dire sans un projet ferme — étudié, discuté et décidé — d'un pont sur le Rhône et d'une ligne de raccordement de Cornavin aux Eaux-Vives, on ne peut que rejeter, comme peu sérieux et même offensant pour le bon sens français, tout avant-projet de la Faucille. La Faucille, sans le raccordement de ces deux gares françaises de Genève, que séparent à vol d'oiseau 2 kil. à peine, c'est au point de vue français un prétendu boulevard qui n'est qu'une impasse, c'est un cul-de-sac, c'est un non-sens (Carte IX).

Clause si manifestement nécessaire de tout accord, que les partisans genevois de la Faucille avaient d'abord mené leur campagne en plaçant la gare d'aboutissement de la Faucille sur la rive gauche : cela mérite d'être rappelé. Mais l'Association de la Faucille a dû céder devant un mouvement très prononcé de patriotisme suisse, mouvement d'opinion qui se traduisait encore naguère par cette déclaration du *Journal de Genève*, que le député, M. Fernand David, lisait à la tribune française (1) :

(1) *Journal officiel*, 22 novembre 1905, p. 3421. De même, lorsque M. Gauthier a lancé l'idée de la Faucille-Mont Blanc dont nous allons parler tout à l'heure, les journaux genevois, même partisans de la Faucille, ont énergiquement protesté ; c'est ainsi que le *Journal de Genève* écrivait, à la date du 13 juin 1905, en caractères gras : « **La Faucille comme voie d'accès au Simplon et le trafic international Faucille-Simplon passant par la rive Suisse du lac, voilà le programme que le comité genevois de la Faucille n'a pas cessé de défendre à Paris comme à Genève et dans le reste de la Suisse.** »

Si vous voulez savoir, messieurs, quel est l'état d'esprit du canton de Genève sur ce point, reportez-vous à un article du *Journal de Genève*, dont vous connaissez le caractère quasi-officiel. A la date du 15 novembre 1905, ce journal s'exprime ainsi :

« Quant à la crainte de voir Genève effectuer le raccordement une fois la Faucille construite et concurrencer ainsi sans motif sérieux les lignes de chemins de fer suisses, elle est sans fondement aucun et particulièrement outrageante pour le patriotisme des Genevois. Genève n'a donné à personne le droit de douter de son patriotisme et de son attachement à la Suisse, en faveur de laquelle elle a consenti de nombreux sacrifices. Elle a toujours cherché à se défendre des influences étrangères, à se rapprocher de ses confédérés et à leur prouver par des faits ses sentiments suisses et patriotiques. »

Ainsi, à Genève, on considère comme outrageant pour le patriotisme genevois d'admettre que la France, qui fait avec ses capitaux un chemin de fer, puisse demander que la circulation soit dirigée sur les voies françaises du sud du lac, lesquelles sont plus courtes. Il nous semble, à nous, Français, que le patriotisme de M. le Ministre des travaux publics sera aussi chatouilleux que celui des Genevois.

Il l'est en effet.

Cette liaison des deux gares françaises de Genève, et par là même, à travers Genève, des deux morceaux de France qui enveloppent le canton de Genève, le Jura français et la Savoie française, voilà ce que veulent exiger et le ministre français des travaux publics et tous ceux qui prônent le futur tunnel du Mont-Blanc (1).

On a été surpris de l'intervention sensationnelle de M. Gauthier en faveur de la Faucille-Mont-Blanc. Mais l'article bruyant publié par *Le Matin* était seulement destiné à frapper l'opinion ; le ton l'indiquait bien (2) ; cela ne

(1) Voir, par exemple, HENRY BACHRUCH, conseiller du commerce extérieur, *Le Simplon et nos relations avec l'Italie*, Paris, 1905, brochure de 15 p. et 1 carte.

(2) « Je viens de voir, écrivait Stéphane Lauzanne dans *Le Matin* du 12 juin 1905, un homme qui travaille à bouleverser la carte de France. Penché sur cette carte, il la zèbre de voies nouvelles. Rien ne l'arrête : ni les massifs d'argile qu'il creuse, ni

signifiait qu'une vérité fondamentale, bonne à faire entendre à tous, amis ou adversaires de la Faucille : « Si la France fait la Faucille, elle entend continuer la Faucille jusqu'à la Savoie, à travers Genève. »

Le tunnel du Mont-Blanc est-il actuellement possible ? personne ne sait aussi bien que le ministre des travaux publics que la question a été tranchée il y a peu d'années par la négative ; M. Gauthier connaît mieux que quiconque les faits qu'a si opportunément résumés M. Léon Janet (1) ; mais le « Mont-Blanc », c'est la traduction, à l'usage du grand public, de cette nécessité d'un aboutissement *français* de la Faucille ; c'est le rappel de la question moins saisissante, mais plus réelle, du raccordement des deux gares de Genève. M. Gauthier ne veut pas faire de la Faucille, payée par la France, une Faucille purement genevoise ; et avant même que le personnel des affaires étrangères eût entamé de nouveaux pourparlers avec le gouvernement suisse, il a tenu à

les montagnes de neige qu'il transperce. Il rêve de tunnels colossaux et de travaux gigantesques. Cet homme est M. Gauthier, ministre des travaux publics. » C'est pourquoi sans doute l'esprituel journaliste de *L'Eclair* l'appelait le « Roi des Montagnes. »

(1) « Si l'on veut avoir un peu de suite dans les idées, il ne faut pas nous parler aujourd'hui d'une traversée du *Mont Blanc*, parce qu'il y a encore trop peu de temps qu'elle a été écartée. En 1891, au moment de la déclaration d'utilité publique de la ligne de Cluses au Fayet, on s'est trouvé avoir à choisir entre deux tracés : l'un restait dans le fond de la vallée de l'Arve et ne coûtait que 200.000 fr. par kilomètre, mais il conduisait à l'abandon complet de toute idée de traversée du Mont-Blanc ; l'autre grimpait à mi-côte à partir de Cluses, de manière à pouvoir arriver avec une voie normale ne présentant que des déclivités de 13 millimètres jusqu'à Chamonix, c'est-à-dire tout près de la tête du futur tunnel international ; ce tracé avait le défaut de coûter plus de 600.000 francs par kilomètre. Le parlement l'a écarté pour raison d'économie et il a voté la construction d'une ligne de plaine de Cluses au Fayet, prolongée par une ligne à crémaillère du Fayet à Chamonix. Si aujourd'hui on voulait reprendre l'étude de la traversée du Mont-Blanc, il faudrait partir de Cluses et les 10 millions dépensés tant pour la ligne de Cluses au Fayet que pour celle du Fayet à Chamonix auraient été gaspillés en pure perte. (*Très bien ! très bien !*) » (Disc. de Léon Janet, *Journal officiel*, 22 nov. 1905, p. 3420.)

nantir l'opinion de ce corollaire essentiel : il s'est engagé publiquement et officiellement à ne pas laisser la ligne française de la Faucille s'arrêter à la gare de Cornavin.

*
* *

Voici, en fin de compte, où en est aujourd'hui la question des voies d'accès au Simplon.

Le Frasnè-Vallorbe, adopté dès 1901 par la Commission extraparlamentaire française, est tout prêt à être exécuté : les « préparatifs » politiques, techniques et financiers en sont faits. Quoi qu'il arrive, il devra, un jour ou l'autre, être exécuté. Enfin, il est dès maintenant assuré d'être continué et complété, dès que la France l'exigera, par un raccourci qui lui correspondra sur territoire suisse, de Vallorbe à Lausanne.

La Faucille n'a été encore étudiée et traitée d'une manière définitive et décisive ni au point de vue diplomatique, ni au point de vue technique, ni au point de vue financier. Et, d'ailleurs, le projet ne peut être pris en considération que si on résout d'abord la question du raccordement sur territoire genevois. Telle est bien la question à discuter *en premier lieu*. Il serait absurde, puéril, ridicule pour la France — tout le monde même à Genève le comprendra — d'entreprendre une ligne aussi coûteuse et aussi difficile que celle de la Faucille, de percer tant de kilomètres de tunnels et de dépenser tant de millions pour arriver en pleine Genève à la gare française de Cornavin, et sans pouvoir même gagner l'autre gare ni la rive de la Savoie ! A Genève d'apporter d'abord des propositions fermes pour la liaison de ses deux gares françaises : c'est l'intérêt genevois comme c'est l'intérêt français.

Bien mieux l'intérêt français, l'intérêt genevois, et d'une

manière plus générale et plus haute, l'intérêt franco-suisse — car Genève ne veut pas se séparer de la Suisse — est ailleurs. Il est dans l'amélioration la plus prompte et la plus économique possible de la voie d'accès actuellement et réellement existante, de l'unique voie qui est indiquée en un gros trait noir sur notre Carte I, de la voie que suivront en vérité demain les trains de voyageurs et les trains de marchandises à destination ou en provenance du Simplon. — Telle est la seule politique économique, opportune et positive.

Pour la France et pour la Suisse, pour les deux républiques voisines, situées toutes deux par rapport au Simplon d'un même côté des Alpes, sur le même versant, pour les deux pays qui ont plus que jamais, par le fait du Simplon, des intérêts communs, l'œuvre utile est avant tout de mettre fin au présent conflit, commercial et diplomatique, et d'éviter à tout prix que la discussion des voies d'accès ne dégénère en une discorde : notre bétail et nos vins risqueraient d'en être, si l'on peut dire, les victimes expiatoires ! N'oublions pas, en effet, que le bétail et les vins de l'Italie, et en général tous les produits italiens, vont avoir une porte nouvelle vers la Suisse et une place nouvelle sur son marché intérieur ; en attendant que le Frasne-Vallorbe, et le Frasne-Vallorbe seul puisse rapprocher Paris de Lausanne et de la Suisse romande, le Simplon qui est achevé va singulièrement rapprocher toute cette Suisse française de l'Italie du Nord et mettra Lausanne à 109 kilomètres plus près de Gênes que de Marseille (421 kil. au lieu de 530).

L'heure presse et n'est plus aux disputes. La France et la Suisse doivent, aujourd'hui plus que jamais, se lier étroitement et amicalement en vue de l'heureuse et amiable solution de tous les problèmes prochains — attendus ou inattendus — que ne peut manquer de soulever un fait aussi

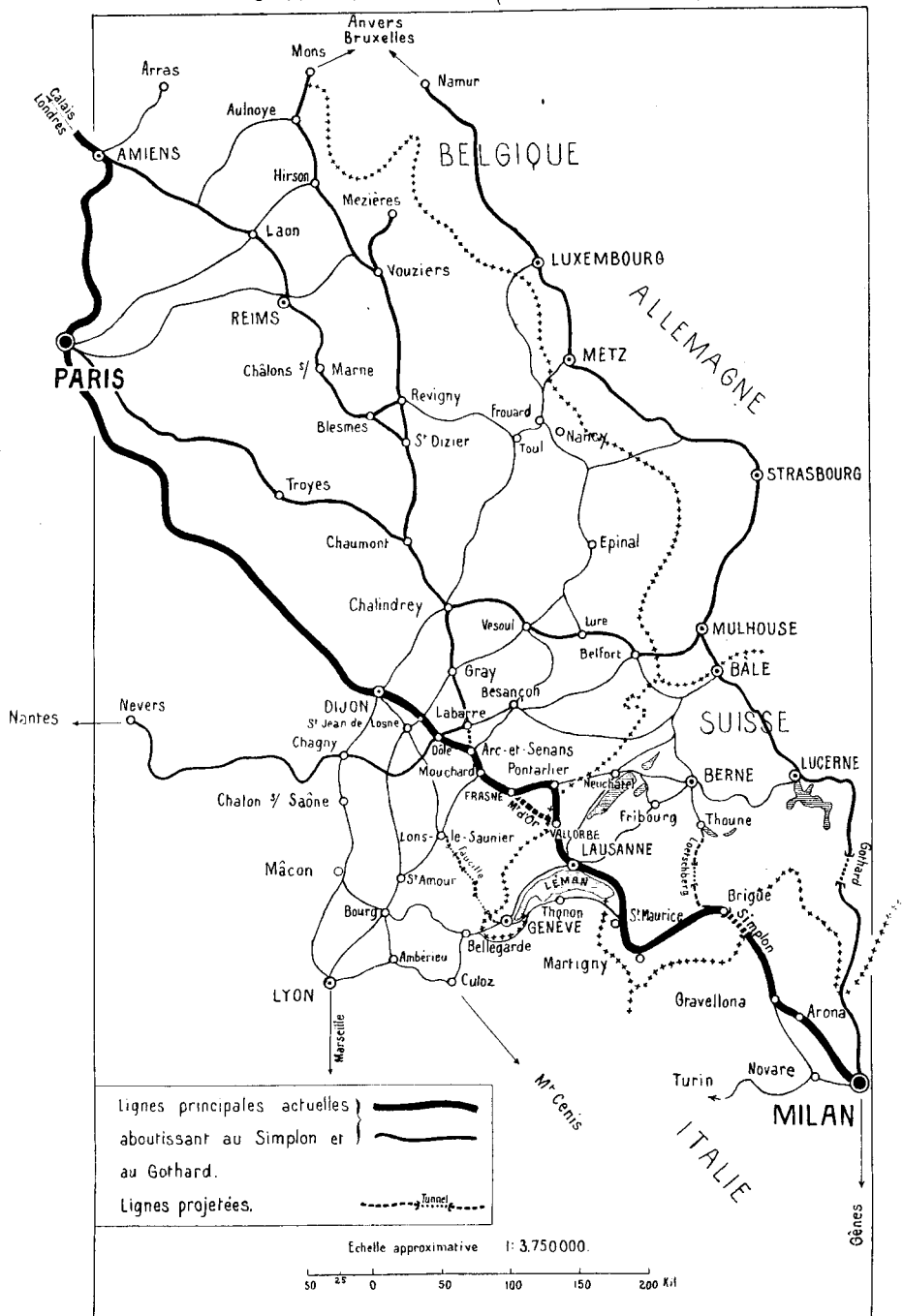
considérable, aussi gros de conséquences, aussi perturbateur que la naissance et le développement d'un nouveau courant de circulation international transalpin.

3 février 1906.

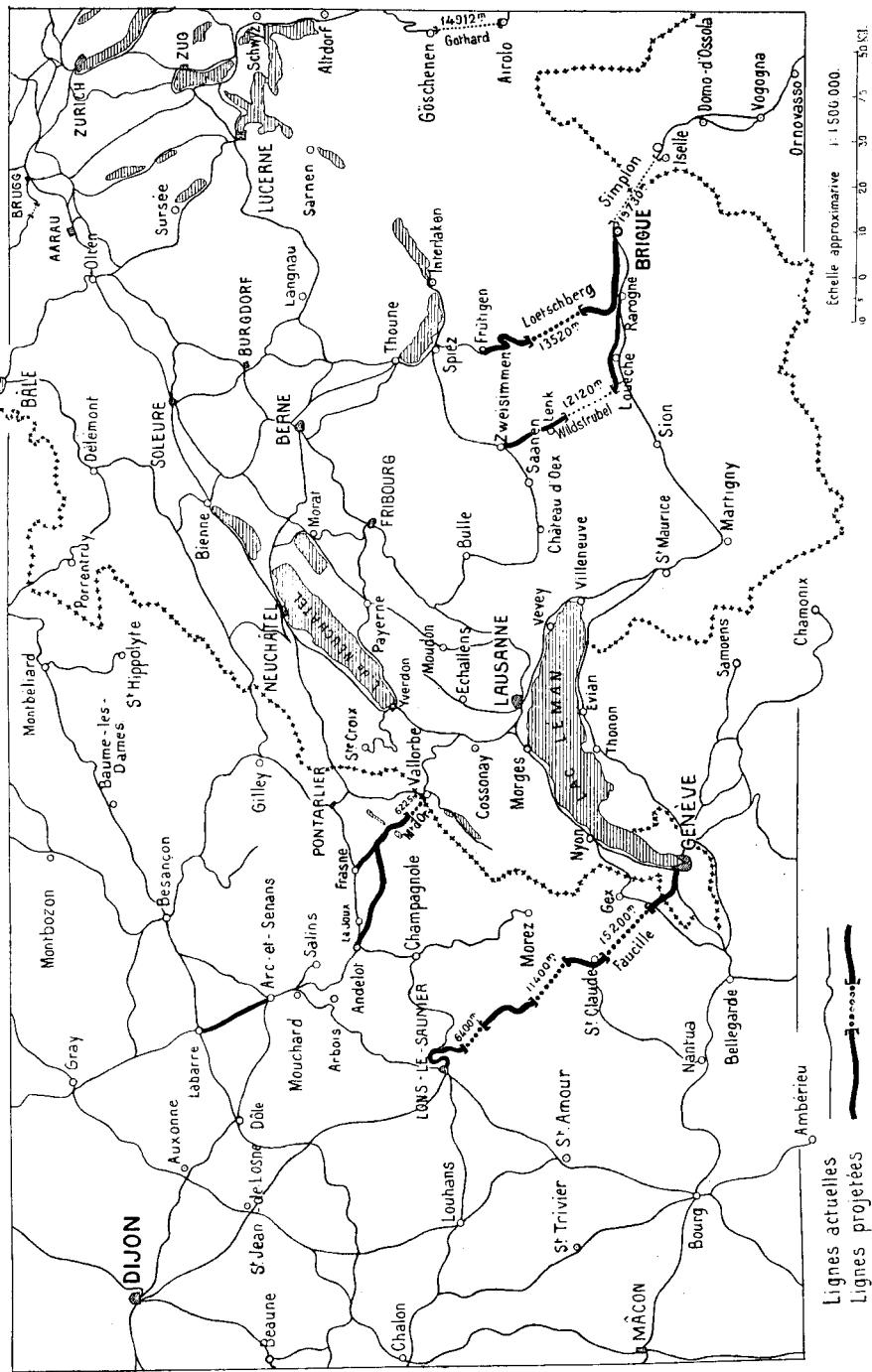
P. S. — Le mercredi 7 février, le Grand Conseil de Genève a discuté un rapport de son Conseil d'Etat tendant à faire charger le gouvernement cantonal de soumettre au gouvernement et aux Chambres suisses une demande de concession pour la construction d'un très petit tronçon de voie ferrée de la gare de *Meyrin* à la frontière française. Les conclusions de ce rapport, dans lequel il s'agit de moins de 4 kilomètres de voie ferrée à construire, paraissent de toute évidence devoir être adoptées par les députés genevois. — Sans vouloir, d'autre part, préjuger l'accueil qui sera fait par la Confédération suisse à cette demande, nous devons formuler une remarque et une réserve qui confirment ce que nous avons dit plus haut (III, B) : il est étrange, au point de vue des intérêts français, qu'il ne soit même pas question d'un projet quelconque de raccordement de ce terminus genevois de la future ligne de la Faucille aux lignes de la Savoie ! Bien mieux, un député genevois ayant loyalement soulevé cette question du raccordement des deux gares (carte IX), le gouvernement de Genève a répondu, par l'organe de M. Vincent, que « la solution qu'il recommande (la Faucille) est la solution suisse et nationale » ; et il a ajouté : « *La question du raccordement n'est pas posée et on ne songe pas à la poser.* » (*Journal de Genève*, 8 février 1906, 2^e col. de la p. 3). — Voilà qui est parler net. Qu'on ne vienne plus dire que la Faucille est la seule solution française. Les Français sont avertis par le gouvernement de Genève lui-même qu'un certain nombre de Genevois leur demandent cent millions au moins pour la solution dite à Genève « suisse et nationale » ; et cela au détriment et au mépris des intérêts de la partie de la France qui est la plus proche de Genève, la Savoie.

CARTES ET PLANS

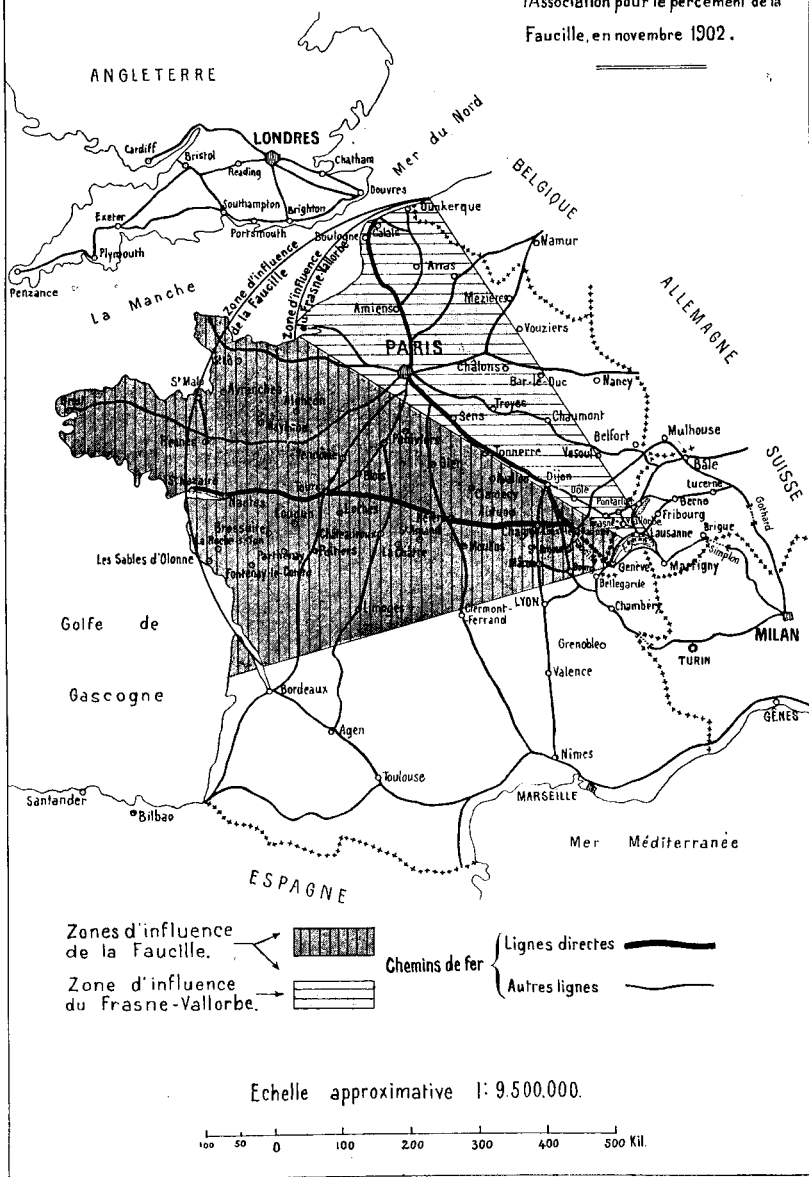
CARTE GÉNÉRALE (PARIS - MILAN)



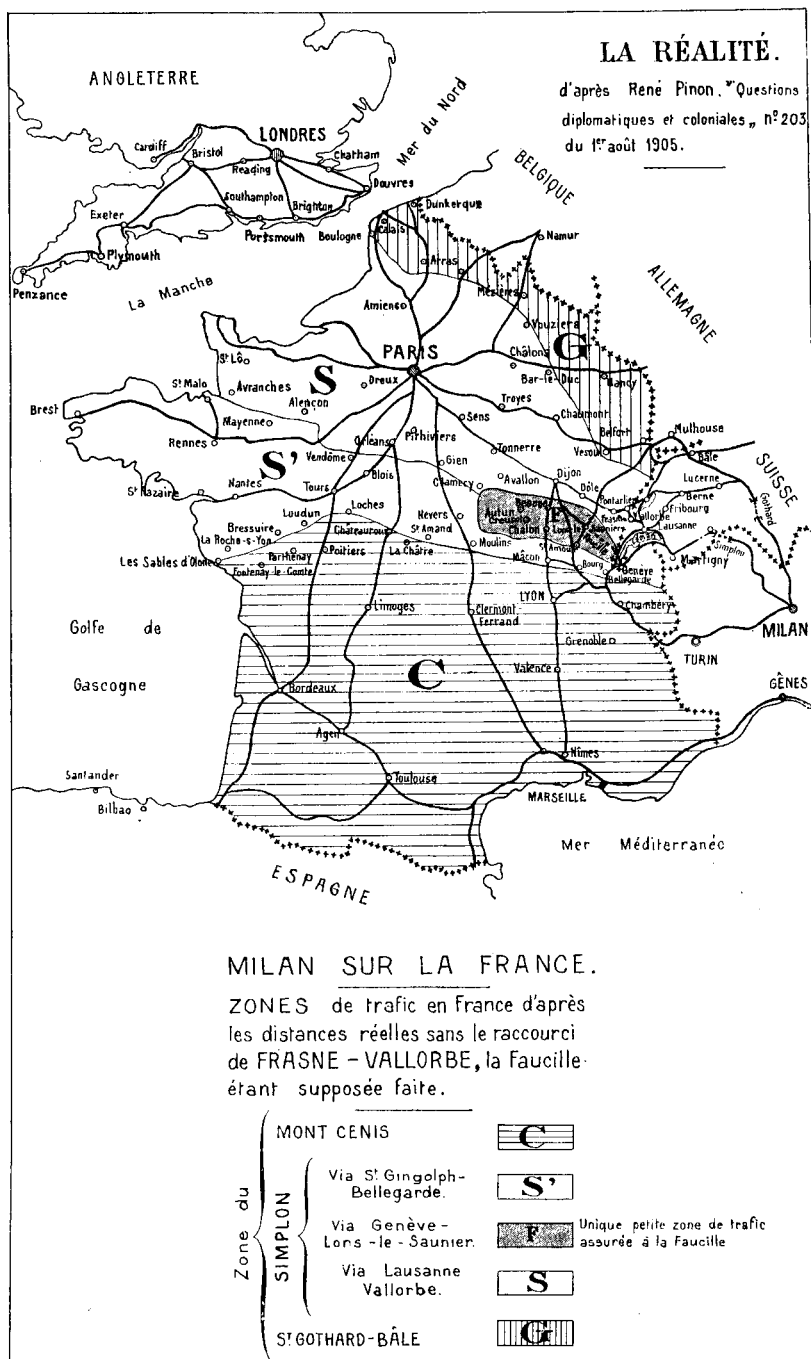
CARTE DES PROJETS NOUVEAUX D'ACCÈS AU SIMPLON... DIJON - BRIGUE.



Reproduction rigoureusement authentique
d'une carte de propagande publiée par
l'Association pour le percement de la
Faucille, en novembre 1902.

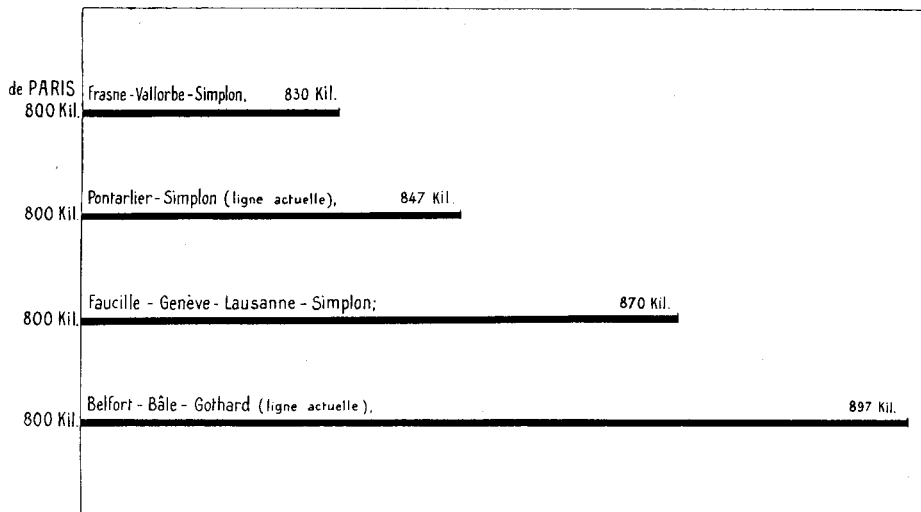


CARTE DE LA ZONE D'INFLUENCE RÉELLE DE LA FAUCILLE



V

DISTANCES COMPARÉES DE PARIS A MILAN.

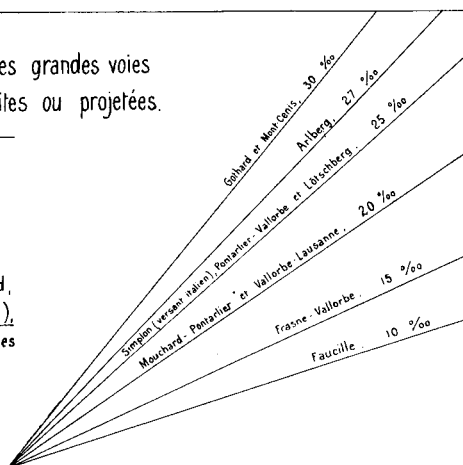


VI

Schéma **comparatif** des pentes maxima des grandes voies transalpines et transjurassiennes construites ou projetées.

En comparaison des fortes pentes maxima du Gothard, du Mont-Cenis et même du SIMPLON (25 ‰), les pentes du Frasne-Vallorbe (15 ‰) comme celles de la Faucille (10 ‰) sont relativement très faibles.

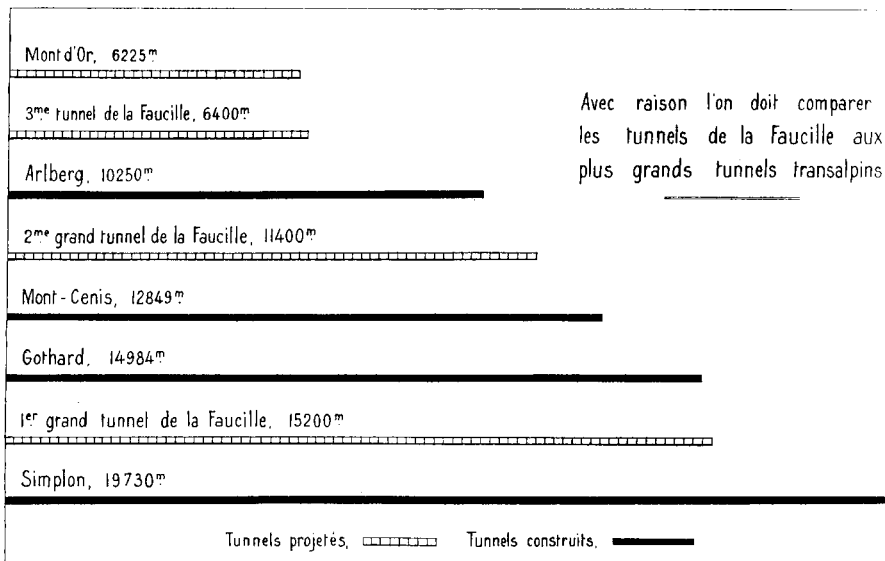
Plan horizontal



Exagération de cette figuration schématique des pentes = 30 fois la réalité

VII

LONGUEURS COMPARÉES DES GRANDS TUNNELS CONSTRUITS OU PROJÉTÉS.



VIII

FRASNE - VALLORBE

Contribution
cantonale et
ville de la
Suisse,
6 millions

21 millions

Complément pour le MOUCHARD-VALLORBE.

40 millions

MONT-CENIS

68 millions

GOTHARD.

75 millions

SIMPLON.

78 millions

Ligne de la FAUCILLE.

Contribution éventuelle
du Genève,
20 millions

140 millions

Evaluation minimum,
115 millions.

COMPARAISON DU COÛT DE QUELQUES GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS ET PROJÉTÉS

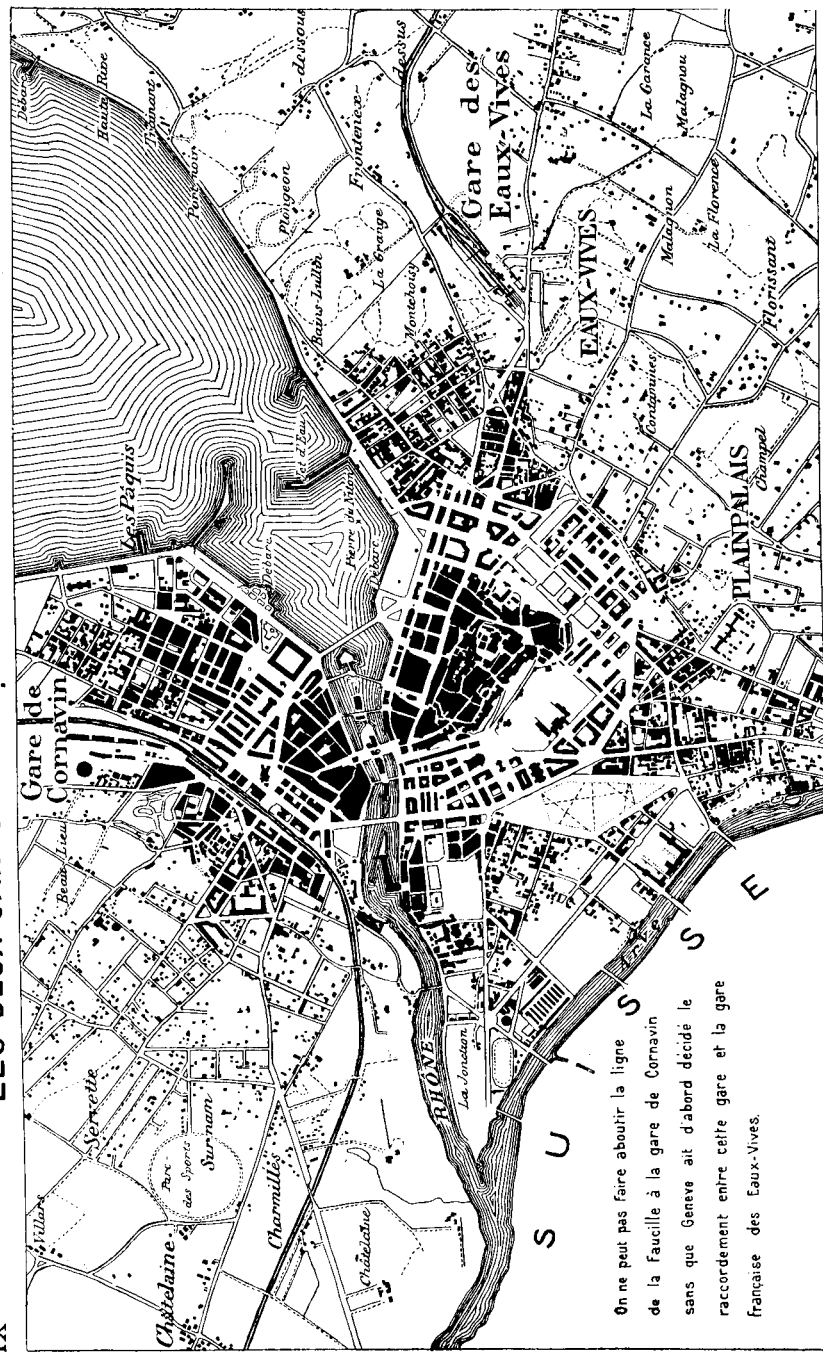
Les surfaces sont proportionnelles à la somme
des dépenses exprimées en millions de francs.

Travaux
projetés.

Travaux
exécutés.

LES DEUX GARES FRANÇAISES DE GENÈVE

IX



On ne peut pas faire aboutir la ligne de la Faucille à la gare de Cornavin sans que Genève ait d'abord décidé le raccordement entre cette gare et la gare française des Eaux-Vives.

Echelle 1:25000

