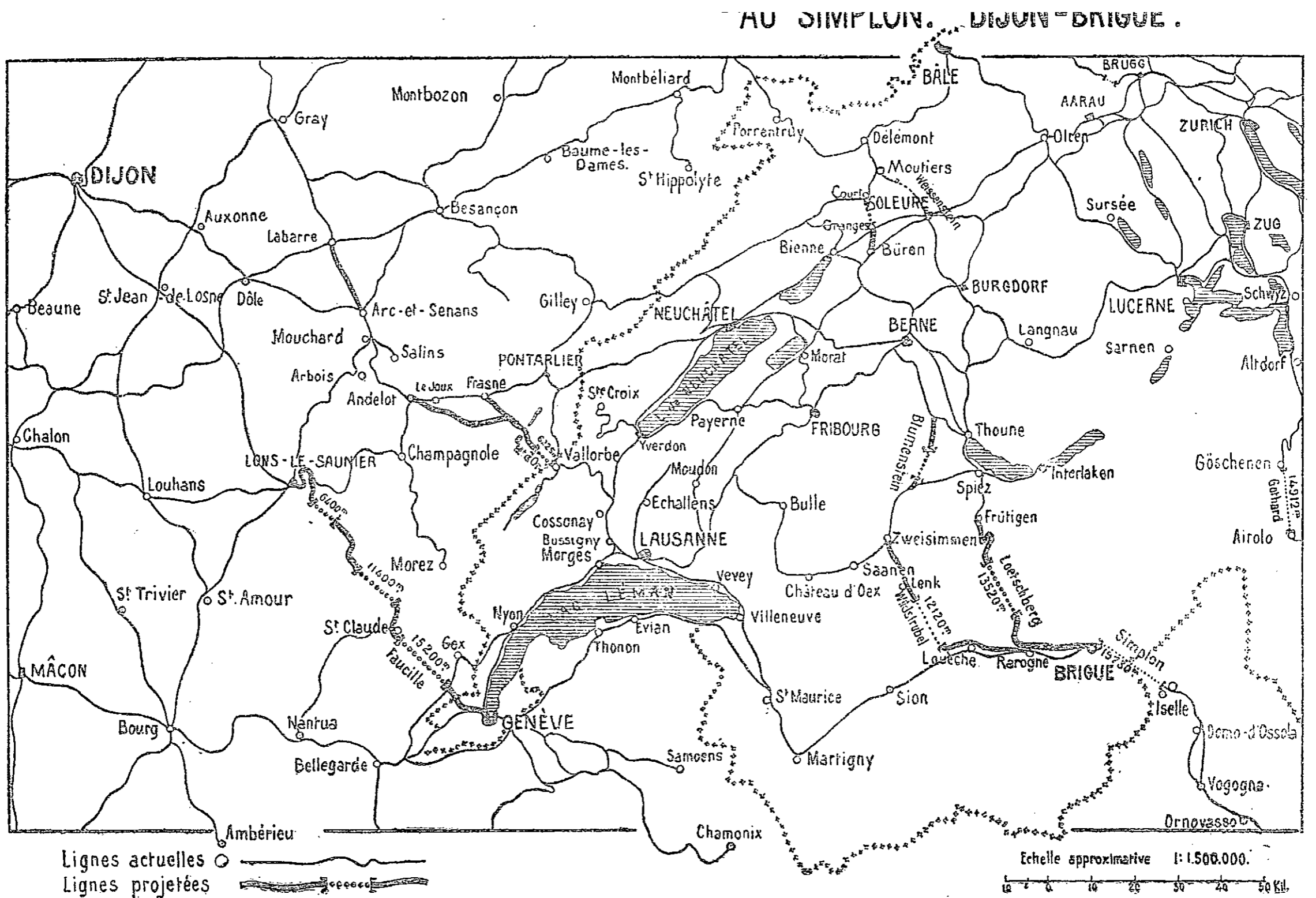


Questions diplomatiques et coloniales. 1906/04/16.



qui pourtant serait tout à l'avantage de la voie d'accès par Vallorbe. On sait que cette distinction est la traduction en langage technique de ce fait d'observation que toute pente exige un effort supplémentaire de la part d'un piéton, d'une voiture, d'une locomotive. La distance virtuelle ajoute aux kilomètres réels de l'Indicateur un certain nombre de kilomètres fictifs qui expriment cet effort supplémentaire, dépense de charbon ou perte de temps. Certaines Compagnies, comme celle du Gothard, s'en autorisent pour majorer leurs tarifs. Mais s'agit-il de traduire en formule cette constatation, et, afin de rendre toutes les pentes comparables, de les ramener à zéro, les coefficients dont on affecte chaque pente pour opérer cette transformation diffèrent tellement d'un système à l'autre que les résultats diffèrent du simple au double. Voici, par exemple, combien sont comptés 10 kilomètres de voie en pente de 25 ‰ :

M. Amiot.....	19	kilomètres virtuels.	
Menche de Loisne.	26,4	—	
Jacquier.....	27,7	—	
En Suisse.....	29,6	—	(ancien tarif de 1873)
Inspectorat fédéral.	16,2		

Lequel croire ? Ce n'est pas tout pourtant. Même en adoptant la même formule, le mode d'application peut conduire à des résultats très différents, selon qu'on applique les coefficients aux distances de station en station, en supposant, pour chacun de ces parcours élémentaires, une déclivité *constante* et égale à la déclivité *maximum* qui s'y rencontre — c'est ce qu'ont fait les experts internationaux — ou qu'au lieu de procéder en bloc on ramène à l'horizontale chaque longueur de la ligne, prise pour elle-même, avec sa pente propre. Ainsi les experts donnent 1.065 kilomètres comme distance virtuelle de Paris à Milan par Pontarlier-Vallorbe (ligne actuelle). En calculant sur les distances entre les stations successives, auxquelles on applique les coefficients correspondant au maximum de déclivité, on trouve 1.015 kilomètres. Enfin, en procédant sur les profils en long détaillés, soit en appliquant les coefficients aux longueurs réelles exactes, on ne trouve plus que 982 kilomètres.

Et les trois chiffres sont obtenus au moyen des coefficients Jacquier ! On juge de la confiance qu'on peut accorder à ceux qui invoquent en faveur de telle ou telle traversée du Jura un avantage de quelques kilomètres en distance *virtuelle* ! Seule la distance réelle, la distance effective peut servir de base à

des comparaisons fondées, et devant ces contradictions les Compagnies ont sagement fait de s'en tenir, dans l'établissement de leurs barèmes pour les prix de transport des marchandises, à l'unique considération de la distance réelle. C'est aussi suivant la règle de la plus courte distance réelle que se fait la tarification des marchandises et leur répartition entre les diverses lignes soit d'une même Compagnie, soit de Compagnies différentes. A l'appui, M. André Berthelot cite un exemple saisissant de la rigueur avec laquelle cette règle est appliquée dans les relations entre l'Etat et la Compagnie d'Orléans, à laquelle sur le prix d'un billet Paris-Bordeaux délivré par l'Etat à un voyageur voyageant par le train de l'Etat, reviennent les 5/6, à titre de sa ligne Paris-Bordeaux plus courte de 25 kilomètres.

Tout ce qu'il faut retenir de cette discussion des distances virtuelles, c'est l'avantage de la voie passant par Vallorbe et le Simplon et sur la voie Delle-Lötschberg-Simplon, et sur la voie du Gothard. Le Simplon a sur le Gothard l'avantage de ses 705 mètres d'altitude, contre 1.154; la voie d'accès au Simplon par Vallorbe a sur la voie du Lötschberg l'avantage de n'avoir à franchir que le Jura, tandis que la voie par Delle et le Lötschberg aura contre elle cette ascension supplémentaire à 1.250 mètres d'altitude, avec des pentes de 27,5 ‰.

Ainsi, tant au point de vue du profil et du tracé qu'au point de vue des distances, la voie Vallorbe-Simplon aura un avantage marqué sur toute autre voie concurrente, soit par le Lötschberg, soit par le Gothard, non seulement pour le trafic Paris-Milan, mais pour celui de Calais et des ports de la mer du Nord à Milan. Calais étant le port de transit des voyageurs et des marchandises en provenance de la Grande-Bretagne, tout ce trafic de l'Angleterre à travers le continent s'acheminera par Vallorbe et le Simplon du jour où le tunnel du Simplon aura reçu toute sa valeur au point de vue français, par la construction de ces voies d'accès depuis longtemps promises : Frasne ou la Joux-Vallorbe et Labarre-Arc-Senans. En maintenant le plus longtemps possible sur les lignes françaises ce trafic de l'Angleterre et des ports de la mer du Nord vers l'Italie, la France pourra compenser une partie des pertes que l'ouverture du Simplon va causer au port de Marseille et à Lyon, en détournant vers Gênes les relations de la Suisse romande qui se faisaient et se font encore par Marseille et la vallée du Rhône¹.

¹ « N'oublions pas, dit M. Jean Brunhes, que le bétail et les vins de l'Italie, et « en général tous les produits italiens, vont avoir une porte nouvelle vers la Suisse,

Ces deux raccordements ne sont pas l'accessoire, mais l'essentiel du système de communications soit entre Calais et l'Italie du Nord, soit même entre Paris et l'Italie du Nord. Supposons le Lötschberg terminé, si l'on ne fait pas le Labarre-Arc-Senans, tout le trafic de Calais et des ports de la mer du Nord à Milan passe par Delle et la Suisse allemande : la Suisse romande, qui a construit le Simplon, n'en recueille pas le bénéfice¹, et le parcours sur rail français est réduit au minimum. Si d'autre part on ne fait pas le Frasnè-Vallorbe ou le La Joux-Vallorbe, ce n'est pas seulement le trafic Calais-Milan, c'est aussi le trafic Paris-Milan qui prendra la voie du Lötschberg : 826 kilomètres seulement par les Verrières-Neuchâtel². Or le Lötschberg va se faire, parce que le projet est sorti de la période des rêves grandioses du tunnel de base pour entrer dans la période de réalisation par l'adoption du tracé haut. En effet, le projet Emch montait déjà à 93 millions pour la simple voie, plus 45 pour le doublement de la voie, et si l'on en compte 16 pour le raccourci Moutiers-

« et une place nouvelle sur son marché intérieur; le Simplon 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 kilomètres au lieu de 530) ». Il en est de la Suisse allemande comme de la Suisse occidentale. « Lorsque les Alpes Bernoises seront percées, *Berne se trouvera à 230 kilomètres plus près de Gênes que de Marseille*. Or le commerce entre nos ports français de la Méditerranée et la Suisse n'est pas si négligeable qu'on le pense. En 1901, il a été importé de Marseille en Suisse et de Cette en Suisse, viâ Bellegarde et Genève, respectivement environ 200.000 et 40.000 tonnes de marchandises. De ces 240.000 tonnes, combien nous restera-t-il après l'ouverture du Simplon? » (JULES DOMERGUE, *la Réforme économique*, 17 mai 1905, p. 623.)

¹ Voici, d'après M. Jean Brunhes, les subventions suisses au Simplon :

Confédération.....	4 millions 1/2
Vaud.....	4 (avec Lausanne, Montreux, 5,3)
Fribourg.....	2
Neuchâtel.....	1,2
Valais.....	1
Genève.....	1
Berne.....	1

« 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) » (*loco cit.*, p. 7). C'est d'ailleurs une justice à rendre à Berne qui a toujours su concilier ses intérêts cantonaux avec ce qu'elle doit à la Suisse. Le canton a largement contribué au Gothard, qui ne lui profitait pas directement.

² Voici quelles seraient les distances de Paris à Milan, en supposant terminé le Lötschberg, et sans tenir compte du Frasnè-Vallorbe :

1° Par Pontarlier-les-Verrières-Berne.....	826 kilomètres.
2° Par Pontarlier-Vallorbe.....	836 —
3° Par Culoz-Genève (ligne actuelle).....	976 —
4° Par Lons-le-Saunier-Genève (projet de la Faucille).	859 —

Granges-Büren, on se trouvait en présence d'une dépense totale de 154 millions, ce qui reculait pour longtemps encore le passage à l'exécution.

Or le Comité directeur de la commission d'initiative pour le percement des Alpes bernoises qui vient de se réunir (5 mars) à Berne s'est déclaré à l'unanimité en faveur d'un projet renouvelé de celui de MM. Hittmann et Greulich, qui prévoit une ligne non plus par le Wildstrubel, comme le voulaient les trois experts internationaux, mais par le Lötschberg, avec traction électrique et tunnel de 13 kil. 5 de long seulement. Le tunnel de M. Emch avait 24 kilomètres. Le programme financier a été discuté et adopté. Les frais sont fixés à 88 millions au maximum avec réduction probable lors de l'adoption des devis détaillés. Il est à croire qu'ils ne dépasseront pas 72 millions.

Cette réalisation prochaine de la percée des Alpes Bernoises, cette utilisation du Simplon par une voie allemande et suisse-allemande, pose donc un nouveau problème : Dans quel sens l'axe du commerce de l'Europe occidentale vers la Méditerranée, par la Suisse, va-t-il être déplacé ?

PAUL GIRARDIN,

Professeur agrégé à l'Université de Fribourg (Suisse).
