

Titre : Le chemin de fer du Saint-Gothard et son influence au point de vue des intérêts français
Auteur : Marteau, Amédée

Mots-clés : Saint-Gothard, Tunnel ferroviaire du (Suisse)
Description : 1 vol. (40 p.) ; 24 cm
Adresse : Paris : Grande imprimerie, 1882
Cote de l'exemplaire : CNAM-BIB 8 Le 643

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE643>

80 Le 643

LE CHEMIN DE FER

DU

SAINT-GOTHARD

ET SON INFLUENCE

AU POINT DE VUE DES INTÉRÊTS FRANÇAIS

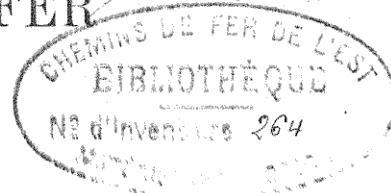
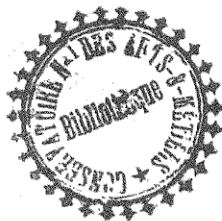
PARIS

GRANDE IMPRIMERIE

J. GUSSET, IMP.

16, Rue du Croissant

1882



Chargé, à la date du 8 février 1882 par M. le Président du Conseil, ministre des affaires étrangères, d'une mission d'études sur l'influence que peut avoir, au point de vue des intérêts français, l'ouverture de la ligne du chemin de fer par le Saint-Gothard, M. Amédée Marteau a présenté un rapport où sont développées les considérations suivantes :

Paris, le 5 Juillet 1882.

Les questions que soulève la mise en exploitation du chemin de fer du Saint-Gothard, peuvent être envisagées sous les trois aspects suivants :

1° Transit, à travers la France, des marchandises qui, entrées par les ports de la Manche ou les frontières de la Belgique, se dirigent vers l'Italie et au-delà, vers l'Orient ;

2° Concurrence faite au port de Marseille par le port de Gênes et influence que peut avoir l'ouverture du chemin de fer du Saint-Gothard sur la situation respective des deux ports ;

3° Commerce général d'échanges entre la France et l'Italie et influence que peut exercer la nouvelle voie, sur ce commerce, au détriment de la France et au profit de l'Allemagne.

J'examinerai à part chacun de ces trois points. Mais peut-être ne sera-t-il pas inutile de faire précéder cet examen de quelques considérations générales sur la Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard, afin d'en bien déterminer la

situation et d'aider ainsi aux conclusions que j'aurai à formuler.

La situation financière de la Compagnie du Saint-Gothard, se résume ainsi :

Capital actions	fr.	34.000.000
Capital obligations 5 o/o.		80.000.000
Capital subventions		113.000.000
Soit, au total		fr. 227.000.000

Sur ces 113 millions de subvention, 28 millions ont été fournis par la Suisse ; 55 millions par l'Italie et 30 millions par l'Allemagne.

La longueur du chemin de transit, d'Immensee à Chiasso, est de 206 kilomètres ; mais avec les divers embranchements qu'elle comporte, la longueur de la ligne actuellement exploitée est de 232 kilomètres. Il reste encore à ouvrir la ligne jusqu'à Pino, sur le lac Majeur (25 kilomètres) ce qui fera un total d'environ 260 kilomètres. L'on peut donc dire que ces lignes auront coûté plus de huit cent mille francs par kilomètre. Il est vrai que les travaux y sont d'une nature tout à fait exceptionnelle. Les différences de niveau à racheter, sur les voies d'accès, de chaque côté du grand tunnel, étaient telles qu'il a fallu creuser plusieurs tunnels en hélice, en pleine montagne, avec des rampes variant de 25 à 27 millimètres par mètre, et des courbes à rayon très étroit.

Il en est ainsi sur trente kilomètres, dans la partie Nord, du côté suisse, et sur trente-neuf, dans la partie Sud, sur le versant italien. Il est certain que ce profil de la ligne en rendra l'exploitation difficile et coûteuse, et qu'on ne saurait partager l'opinion qu'a émise, en 1878, dans une brochure qu'il publiait alors, M. Duggeli, actuellement chef du service commercial de la Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard.

Il n'évaluait, en effet, les frais d'exploitation qu'à 53 0/0 de la recette brute, moyenne inférieure à celles des frais d'exploitation de la ligne du Mont-Cenis qui, d'après lui, aurait atteint en 1877, à 57 0/0.

Voici, du reste, le calcul que faisait alors M. Duggeli :

Il évaluait les recettes brutes totales à . . . fr. 12.097.048
Et les dépenses d'exploitation à 6.411.435

Ce qui donne une recette nette de fr. 5.685.613

Pour arriver à ce produit qui, pour l'ensemble de la ligne représente une recette kilométrique moyenne de 56.634 fr. — la ligne du Mont Cenis, en 1877, n'a atteint qu'à 48.238 fr. — l'auteur de la brochure établit le calcul suivant :

Recette par Kilomètre

260.000 voyageurs à 0.08 cent par kilomètre	20.800
25.000 tonnes de marchandises à grande vitesse à 0.37 cent. par tonne et par kilomètre	9.250
40.000 tonnes, trafic intérieur à 0 11 cent.	4.400
200.000 tonnes de trafic suisse et italien à 0.09 cent.	18.000
150.000 tonnes de transit international à 0 08 cent.	12.000
Total de la recette par kilomètre. . . fr.	64.450

Ce qui donnait, pour la ligne principale, une recette brute de 11.278.750 fr. Mais comme les lignes annexes n'étaient cotées, en recettes, que pour une somme de 818.298 fr., la moyenne kilométrique s'abaissait à 56.634 fr.

Ces prévisions, tant pour la recette que pour la dépense, seront-elles réalisées ? Il ne faut, pour s'en rendre compte, que considérer ceci : à savoir que la ligne du Saint-Gothard

traverse un pays de montagnes, absolument improductif, sans trafic local propre sur presque tout son parcours, et qu'on ne saurait compter, pour des recettes, que sur le transit international et le trafic du nord et du centre de la Suisse avec l'Italie.

Quelles chances le chemin de fer du Saint-Gothard a-t-il d'obtenir ce trafic et ce transit italo-allemand, qui lui est, d'ailleurs, en partie disputé par la ligne du Brenner ? L'opinion de beaucoup d'hommes compétents, en Suisse et en Italie, est, dès à présent, que la situation de la Compagnie du Saint-Gothard sera très difficile et très laborieuse, car elle va être enfermée dans ce dilemme :

Ou bien elle établira des tarifs à bon marché, auquel cas elle pourra, arracher aux voies concurrentes une partie du transit actuel, mais auquel cas aussi elle n'aura pas une recette suffisante pour faire face aux frais d'exploitation et aux charges financières qui la grèvent, le service des obligations exigeant, à lui seul, une somme annuelle de 4 millions de francs, soit plus de 17.000 fr. par kilomètre. — L'exercice 1881 a été grevé d'une charge de 5.939.586 fr. pour le service des obligations et des actions, dont l'intérêt a été payé pendant la période de construction.

Ou bien la compagnie tiendra ses tarifs élevés et elle perdra toute chance d'obtenir ce transit international. Dans ce second cas encore sa position financière sera fort affectée.

C'est pourtant à cette dernière résolution que s'est arrêtée la Compagnie du Saint-Gothard. Non seulement elle a majoré considérablement ses parcours réels, mais encore elle a tenu ses prix de base kilométrique fort élevés.

Ainsi, pour ce qui concerne les parcours, la majoration sur les 206 kilomètres de la ligne principale, d'Immensee à Chiasso, est de 59 kilomètres ce qui équivaut, pour le tran-

sit, à une distance de 265 kilomètres taxés. Et les bases kilométriques, appliquées sur ces distances ainsi majorées ne sont presque jamais inférieures à 0 08 cent. même pour les marchandises lourdes, transportées en wagons complets de 10.000 kilogrammes, telles que les cotons, les vins, les céréales, etc...

Cette façon de procéder est, d'ailleurs, strictement conforme aux conditions stipulées dans les actes de concession pour le service international, entre l'Allemagne et l'Italie.

Voici, en effet, les bases officiellement arrêtées :

	1 ^{re} Classe	2 ^e Classe	3 ^e Classe
Voyageurs, par kilomètre.	0.10 cent 4	0.07 cent 5	0.05 2
Ces bases seront majorées de 50 0/0 sur les rampes de plus de 15 millimètres par mètre.			
Marchandises :			
Grande vitesse : 0.45 cent. par tonne et par kilomètre, sans aucune majoration.			
Petite vitesse : Houilles, pierres, bois, etc., 0.05 cent. par tonne et par kilomètre avec une majoration de 0.03 cent. sur les rampes de plus de 15 millimètres.			
Autres marchandises : 0.14 cent. 5 par tonne et par kilomètre sur les sections en palier.			
0.19 cent. 5 par tonne et par kilomètre, sur les sections avec rampes de plus de 15 millimètres.			

C'était évidemment un maximum. La Compagnie semble s'y être tenue, sauf pour quelques grosses marchandises, telles que les houilles, qu'il faut absolument qu'elle amène d'Allemagne en Italie, en concurrence avec les houilles

anglaises. Dans ces conditions, il paraît assez difficile que la ligne du Saint-Gothard attire à elle tout le transit sur lequel elle a compté. Mais tout le monde est d'avis que les tarifs qu'elle vient de publier ne sont qu'un essai et qu'elle sera, à bref délai et à tous risques, obligée de les réduire.

I

TRANSIT

Marchandises

Il convient, tout d'abord, de détruire une opinion qui est passée, en quelque sorte, à l'état de légende. On a coutume de dire que l'ouverture du chemin de fer du Saint-Gothard va détourner, de la France, le grand courant international de marchandises et de voyageurs, en provenance de l'Angleterre et à destination de l'Orient, qui lui était acquis et assuré.

Ce grand courant, en ce qui concerne le commerce anglais, ne sera pas ravi à la France, par la raison toute simple qu'il n'existe pas et ne saurait exister. Et cela est facile à comprendre si l'on considère que le fret au départ de Londres pour l'Inde, Calcutta et Singapour, n'est pas plus élevé que le fret au départ de Marseille pour les mêmes destinations. Au retour, il arrive quelquefois même que le fret est moins cher sur Londres que sur Marseille. Cela tient à ce que tous les navires anglais font leur retour sur Londres directement ou un port quelconque d'Angleterre, l'escale de Marseille constituant, pour eux, dans un sens ou dans l'autre, un allongement de parcours auquel correspond une notable augmentation de dépenses; cela tient aussi à ce qu'en An-

gleterre, les navires ont toujours leur plein, comme fret de sortie, tandis qu'il n'en est pas ainsi à Marseille.

D'un autre côté, le fret, par steamer, entre Marseille et Londres, et *vice versa*, n'est jamais supérieur à 20 ou 25 fr. par tonneau. Or, l'on se demande où serait, dans ce cas, l'avantage de faire transiter, par rails, de Dunkerque ou du Havre à Marseille ou à Brindisi, des marchandises qui, par navires, ne paient pas plus cher au départ de Londres qu'au départ des ports méditerranéens?

Au reste, la détermination prise il y a quelque temps, par la puissante Compagnie anglaise qui dessert l'Inde et l'extrême Orient (Peninsular et Oriental Company) de faire toucher ses steamers à Anvers, montre que non-seulement il ne faut pas compter sur le transit anglais, mais que, vraisemblablement, les produits de la Belgique et de l'Allemagne du Sud-Ouest et du Centre ne descendront plus s'embarquer dans les ports de la Méditerranée, mais qu'ils viendront prendre la mer à Anvers, le fret y étant à peu près le même, pour l'Inde et la Chine, que de Gênes et de Trieste. Ce fait constituera, pour les transports belges et allemands, une économie considérable. Il n'est pas impossible que certaines expéditions du Nord de la France et même de Paris ne prennent cette voie, de préférence à celle de Marseille, l'expérience démontrant que la marchandise va toujours au port le plus rapproché, lorsqu'elle y trouve des facilités d'embarquement et le bon marché du fret.

Mais si le transit à destination de l'Inde et de l'extrême Orient n'existe point, l'Angleterre ayant plus d'avantage à faire ses transports par mer, il existe un autre transit qui, bien qu'il ne soit pas très considérable encore, mérite pourtant qu'on s'en préoccupe pour le conserver et pour le développer, ce qui est très possible. Je veux parler du trafic

direct de l'Angleterre et de la Belgique avec l'Italie et *vice versa*. C'est ce transit que menace de nous enlever, en partie, sinon en totalité, la ligne du Saint-Gothard.

D'après les relevés fournis par la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest et par celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, relevés fort bien établis, et qui concordent d'ailleurs avec les statistiques de l'administration des Douanes pour l'année 1881, les marchandises ayant transité à travers la France s'élèvent aux chiffres suivants :

D'Angleterre en Italie . . . 9.222 tonnes.

De Belgique en Italie. . . . 14.577 —

Total. 23.799 tonnes.

Dans le sens inverse :

D'Italie en Angleterre. . . . 7.394 tonnes.

D'Italie en Belgique.. . . . 2.793 —

Total. 10.187 tonnes.

Cela fait, pour le mouvement dans les deux sens, 34.986 tonnes (en chiffres ronds, 35.000). Il est certain que ce transit, qui se développait d'année en année, peut nous être enlevé en grande partie, surtout en ce qui concerne la Belgique, par la ligne du Saint-Gothard. Il n'atteignait, en 1877, qu'à 20.000 tonnes; il était de 25.000 tonnes en 1879 et il arrive à 35.000 tonnes en 1881. Il est bien certain que cet essor sera arrêté, si l'on ne prend d'efficaces mesures pour conserver à notre pays le transit de ces marchandises. Les provenances de Belgique surtout sont menacées, et la raison en est facile à concevoir.

La Compagnie du Saint-Gothard et les autres Compagnies suisses, après d'assez longues discussions, ont fini par

adopter le système de tarification allemand, dit « système de réforme. » (1).

Il est nécessaire d'expliquer en quoi consiste ce système. Il supprime, pour les expéditions, par wagon complet de 5 ou 10.000 kilogrammes, les classifications par espèces de marchandises en usage en France, et y substitue un prix unique. Ce prix de base est notablement réduit pour certaines marchandises qui se transportent par grandes quantités. Ce système favorise le groupement, sous une même expédition, de plusieurs espèces de marchandises qui, en France, doivent être expédiées isolément et taxées chacune pour son poids. Il offre, de la sorte, aux expéditeurs étrangers, un incontestable avantage pour la concurrence à faire à nos voies ferrées, avantage rendu plus réel encore par la faculté qu'ont les Compagnies qui le mettent en pratique, de descendre souvent, et par conventions particulières, au-dessous des prix officiels, ce qui, en France, n'est permis en aucun cas.

Quelques taxes de transport comparées, au départ d'Anvers et au départ du Havre, nous montreront jusqu'où peuvent aller les différences dans les prix par la voie belge et par la voie française.

Je prendrai Bâle pour point de comparaison, parce que cette ville va être le lieu de passage presque obligé de toutes marchandises provenant d'Angleterre et de Belgique, s'acheminant, par terre, vers l'Italie, vers Milan, qui peut être considérée, surtout depuis l'ouverture du Saint-Gothard, comme la capitale commerciale et l'entrepôt de ce pays, dont Gènes est le principal port.

(1) L'Administration des chemins de fer italiens s'est, jusqu'ici, refusée à admettre ce système sur ses parcours, en sorte que les marchandises, à partir de Chiasso, doivent être taxées à nouveau, d'après les catégories générales ou spéciales du Tarif italien.

Eh bien ! grâce au système de tarif dont je viens de parler, les marchandises des classes générales, d'un prix élevé, sont transportées d'Anvers à Bâle dans les conditions suivantes :

Par wagons de 5.000 kil. . .	40 fr. 76 la tonne.
— 10.000 kil. . .	37 08 —

En soudant ces prix aux prix de Bâle à Milan par le Saint-Gothard, on arrive à ce résultat que, pour transporter une tonne de marchandises des classes générales : tissus, draperies, filés de toute espèce, coutellerie, machines, faïences, porcelaines, verreries, quinquina (principaux objets de transit entre les deux pays), on n'aura à payer que 80 fr. par tonne si l'expédition totale groupée atteint à 10.000 kilogrammes et 90 fr. si l'expédition n'est que de 5.000 kilogrammes. Or il sera toujours facile de grouper, dans un même wagon, 5 ou 10.000 kilogrammes de marchandises diverses.

Les taxes sont bien inférieures pour les marchandises lourdes et les matières premières. Ainsi les extraits tinctoriaux, cotons, cafés, saindoux, cuirs et peaux, savons, suifs, etc., ne paient, d'Anvers à Bâle, que 29 fr. 88 ; les pétroles bruts, 28 fr. 13 ; les céréales, 23 fr. 88, tandis que les mêmes marchandises paient, du Havre au même point : les cotons et cafés, 47 fr. 30 ; les salaisons, 37 fr. 95 ; les cuirs, saindoux, savons et suifs, 34 fr. 05 ; les céréales, 26 fr. 35.

Il en résulte que la soudure des prix, au départ d'Anvers pour Bâle, avec les prix du Saint-Gothard, qui peuvent être évalués à une moyenne de 30 francs de Bâle à Milan, portent le transit, pour ces diverses marchandises, à des prix variant de 53 fr. 88 à 59 fr. 88 d'Anvers à Milan.

Mais il est clair que ce n'est point par Bâle que s'établira

la lutte entre les ports français de la Manche, avec le port belge, c'est directement par Paris et Modane. Il faut donc examiner quels sont les prix du Havre, de Dieppe et Dunkerque à Milan, par cette voie.

Ces prix varient de 117 fr. 54 à 66 fr. 78 par tonne, pour les marchandises par expéditions isolées, et de 97 fr. 44 à 48 fr. 23 pour les chargements complets des 5.000 kilogrammes *d'une même marchandise*. Or, cette dernière condition est assez malaisée à remplir pour les marchandises des classes générales qui, par la voie concurrente, sont groupées toutes ensemble.

Il ressort de cet ensemble de circonstances un avantage très évident pour le port belge, et l'on ne saurait évaluer à moins de 10 francs en moyenne, par tonne, l'écart qui existe en sa faveur sur le parcours par le Saint-Gothard. C'est l'opinion à peu près unanime des expéditeurs que j'ai consultés, à Bâle, à Lucerne et à Milan. Il est à craindre que cet écart ne soit encore augmenté, en faveur de la voie étrangère, par le remaniement, que tout le monde prévoit comme prochain, des tarifs de transit du Saint-Gothard.

Il y aurait à redouter, dans ce cas, que toutes les marchandises qui, en ce moment encore, transitent par la voie de Modane, ne fussent entraînées à prendre celle du Saint-Gothard. En tout état de cause, ce trafic qui, d'année en année, s'accroissait dans de notables proportions, tendra à nous échapper si des mesures efficaces ne sont prises pour le retenir.

A côté et en dehors de la question de transit, il y a un autre point à considérer, qui n'est pas sans une réelle importance : c'est le trafic propre de Paris, et de toute la partie Nord et Nord-Est de la France, avec l'Italie. Ce trafic, qui se fait actuellement par les rails de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, *via Modane*, va, sans doute, lui être

disputé par la ligne du Saint-Gothard, d'accord avec la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est qui prend des mesures et prépare des tarifs pour arriver à ce résultat que l'on doit considérer comme très fâcheux.

Ce détournement peut être rendu plus facile, grâce au système de tarification en usage sur les chemins suisses, entre Bâle et Chiasso. A l'heure qu'il est, nul péril n'est encore à craindre, car les prix soudés, de Paris à Milan, par l'Est, Bâle et le Saint-Gothard, sont supérieurs aux prix directs de Paris à Milan, par Modane et Turin, pour les principaux produits fabriqués qui font l'objet des expéditions de Paris et de la région, tels que : articles de Paris, tissus fins, cristaux, verreries fine et commune, porcelaines et faïences, etc. Mais, s'il intervenait entre la Compagnie de l'Est et les Compagnies suisses, un accord qui se résoudrait en un tarif international, offrant des prix inférieurs à ceux de la voie par le Mont-Cenis, il y aurait risque, pour le trafic de Paris et du Nord de la France, d'être drainé par la voie du Saint-Gothard.

Qu'importe ? dira-t-on. Je ne saurais partager l'avis de ceux qui pensent que cela importe peu. J'estime qu'il serait extrêmement fâcheux de voir notre commerce avec l'Italie tributaire d'une voie ferrée directement soumise à l'influence des Allemands, qui y sont déjà nos concurrents et qui vont le devenir plus encore, comme je le démontrerai plus loin. Il n'est pas bon de se livrer à ceux qui ont intérêt à vous supplanter. Cet abandon nous a été infiniment préjudiciable au point de vue de notre commerce d'outre-mer, il ne faut pas nous exposer aux mêmes inconvénients en ce qui concerne notre commerce d'échanges, par voies ferrées, avec l'un des principaux marchés du Continent.

Voyageurs.

S'il transite peu de marchandises, d'Angleterre et de Belgique, à destination de la Méditerranée et de l'Orient, en revanche, un assez grand nombre de voyageurs anglais s'en vont, par voies ferrées, rejoindre, à Brindisi, les steamers en partance pour l'Inde et l'extrême Orient. L'on peut actuellement en évaluer le nombre à environ 4.500 ou 5.000 par an.

D'un autre côté, les relations de l'Angleterre avec l'Italie sont fort actives. Il est difficile de préciser au juste quel est le nombre de voyageurs anglais qui se rendent annuellement en Italie, mais j'estime n'être point éloigné de la vérité en le fixant à 16 ou 18.000, ce qui, avec les retours, donne un total d'environ 35.000 voyageurs. Il est délivré, à Londres, à peu près 5.000 billets par le service direct, et il n'est pas téméraire de supposer que 12 ou 15.000 voyageurs, sinon plus, traversent la France, en s'arrêtant, ici et là, avec des billets ordinaires.

C'est ce magnifique trafic que le Saint-Gothard entend surtout disputer à nos Chemins de fer. Je dis à nos Chemins de fer, car, en dépit des efforts que font les Compagnies du Nord et de l'Est pour transporter, par trains rapides, de Calais à Bâle, les voyageurs anglais, il est à craindre que la voie Belge-Allemande, d'Ostende à Bâle, n'en détourne un très grand nombre.

La durée du trajet, de Londres à Milan, par l'une et l'autre voie, soit celle d'Ostende-Bâle, soit celle de Calais-Bâle (par le Saint-Gothard), soit, enfin, celle de Calais-Paris et le Mont-Cenis, est à peu de choses près la même, comme l'indique le tableau ci-dessous. Il y a un léger avan-

tage pour la route par Calais, Reims, Belfort, le train partant de Londres à 10 heures du matin seulement, tandis que, pour les autres voies, il part à 7 h. 35, soit 2 heures vingt-cinq minutes plus tôt. D'un autre côté, la traversée, par Ostende, est plus longue, ce qui constitue un désavantage. Mais, ce désavantage est racheté par une différence assez sensible de prix, comme l'indique également le tableau ci-après. L'écart, en faveur de la voie d'Ostende, est de 20 francs, sur celle de Calais-Reims-Belfort (Saint-Gothard), et de 32 fr. 90 sur celle de Calais-Paris-Mont-Cenis, pour les premières classes.

SERVICE DE LONDRES A MILAN

(VOYAGEURS)

DIRECTIONS SUIVIES	DURÉE DU TRAJET		PRIX DES PLACES	
	Heures du départ de Londres	Heures d'arrivée à Milan	1 ^{re} Classe	2 ^e Classe
	Matin.	Soir.	Fr. c.	Fr. c.
Par Ostende, la Belgique, Bâle et le St-Gothard.	7 h. 35	7 h. 41 (1)	159 95	114 40
Par Calais, Reims, Bel- fort, Bâle, et le Saint- Gothard.....	10 h. »»	7 h. 41 (1)	179 95	130 85
Par Calais, Paris, Mo- dane et le Mont-Cenis.	7 h. 35	7 h. 25 (1)	192 85	» » »

(1) Le lendemain au soir.

Il y a là un danger véritable, non-seulement au point de vue de la perte considérable qui peut résulter pour nos

lignes de chemin de fer, d'un détournement par la voie du Saint-Gothard, mais encore au point de vue français. De tout temps, la population voyageuse de la Grande-Bretagne était accoutumée à traverser la France et spécialement Paris, pour se rendre en Italie et même en Suisse; je considère comme une chose extrêmement préjudiciable à nos intérêts moraux et économiques, toute combinaison qui est de nature à la détourner de cette voie, et je crois que les plus grands efforts doivent être tentés pour l'y retenir. Il ne faut pas déshabituer les Anglais de passer par la France et par Paris; il ne faut pas les laisser prendre une route qui les rapproche de l'Allemagne. Il y a là plus qu'un intérêt commercial et il n'est pas besoin d'y insister.

Il importe, aussi, pour les voyageurs, comme pour les marchandises, d'envisager la question des transports propres à la France et à Paris. Jusqu'ici les voyageurs français — ceux de Paris et du Nord surtout — ont suivi exclusivement la voie de Modane et Turin pour se rendre en Italie. Or, n'est-il pas à craindre qu'une assez grande quantité, ceux qui vont vers Milan et au-delà, du côté de Venise, Plaisance, Bologne, Trieste, etc., ne soient entraînés à passer par le Saint-Gothard?

Une rivalité s'est naturellement établie entre les Compagnies françaises de l'Est et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la première cherchant à disputer à l'autre une partie de son trafic de voyageurs et de grande vitesse, pour le déverser aux Chemins suisses et au Saint-Gothard.

L'avantage de la distance appartient à cette dernière voie. En effet, de Paris à Milan, cette distance n'est, par le Saint-Gothard, que de 906 kilomètres, tandis que, par le Mont-Cenis, elle est de 951 kilomètres. Il en résulte une différence assez sensible sur le prix de parcours,

par la voie suisse (environ 10 francs pour les premières classes) ; quant à la durée du trajet, elle est, à quelques minutes près, la même par l'une et l'autre voie (23 heures 45 par le Mont-Cenis et 23 heures 41 par le Saint-Gothard).

Ici encore, et plus peut-être que pour les marchandises, je considérerais comme très préjudiciable aux intérêts français, que nos voyageurs fussent amenés à abandonner une route essentiellement française pour en suivre une autre, qui est, cela ne saurait être contesté, sous l'influence, sinon sous la dépendance de l'Allemagne, dont, par le fait, une partie de notre trafic deviendrait tributaire.

II

GÈNES ET MARSEILLE

L'ouverture du Chemin du fer de Saint-Gothard, qui doit donner à Gênes, sur Marseille, un avantage considérable, au point de vue de la distance, en rapprochant le port italien des centres de production et de consommation du nord de la Suisse, tels que Bâle, Zurich et Lucerne, et de ceux de l'Allemagne du sud-ouest, tels que Mulhouse, Strasbourg, Stuttgart, etc., a fait espérer aux Gênois qu'ils pourront ravir, à Marseille, une partie importante de son transit vers ces localités.

De grands travaux ont été entrepris, dans ce but, au port de Gênes. Trente-six millions de francs y sont affectés, sur lesquels vingt millions sont dus aux libéralités de M. le duc de Galliera.

L'on peut dire qu'à l'heure présente, avec ses installations défectueuses, le port de Gênes ne peut plus guère augmen-

ter son trafic maritime. Ces installations, en effet, sont restées telles ou à peu près qu'elles étaient au siècle dernier : des quais d'une largeur de huit mètres environ ; de petites darses incapables de recevoir des navires même de moyenne grandeur ; des môles fort étroits ; en sorte que l'on est obligé de décharger les navires en rade et d'amener les marchandises à quai, à bord de chalands, pour, de là, les charger sur des wagons. Les rails, d'ailleurs, occupent une partie de la surface disponible des quais et y rendent presque impossible le déchargement et le séjour des marchandises. Cette manutention est très-coûteuse et grève les marchandises de frais très élevés.

Les nouveaux travaux en cours ont pour objet de créer six môles nouveaux, beaucoup plus longs et plus larges que les anciens. Ils auront, en effet, une longueur de 200 mètres et une largeur de 100 mètres. Les anciennes petites darses seront comblées — plusieurs le sont déjà, — ce qui portera la largeur des terre-pleins des quais à 30 mètres. On obtiendra ainsi un développement de quais de 2.500 mètres de plus que la longueur actuelle, en sorte que les navires qui, présentement, sont forcés de rester en rade pourront accoster et décharger à quai, directement sur wagons, ce qui présentera une réelle économie de temps et d'argent, sur ce qui se pratique actuellement.

Quais et môles seront munis de hangars et de voies ferrées reliées à la gare centrale de San-Pier-d'Arena.

Une gare maritime et un parc à wagons, ayant dix voies parallèles, seront établis en arrière des quais et des hangars. Enfin deux nouveaux tunnels seront ouverts, pour mettre plus activement les nouveaux établissements maritimes en communication avec la gare de San-Pier-d'Arena. Il est inutile d'ajouter que le port sera muni des engins les plus perfectionnés.

Ces travaux seront terminés en 1888 et il n'est pas douteux qu'ils ne permettent de donner, alors, aux opérations maritimes et commerciales de Gênes un essor et un développement considérables, développement paralysé, jusqu'ici par les motifs que je viens d'indiquer.

Il est donc permis de supposer que le mouvement du port de Gênes qui, depuis quelques années, reste à peu près stationnaire, prendra, quand ces travaux seront livrés à la navigation, un très grand développement, d'autant plus que les armateurs italiens font, de leur côté, encouragés par leur gouvernement, des efforts sérieux pour se mettre en état de lutter contre leurs rivaux de Marseille.

Ainsi, les deux grandes compagnies de navigation Rubattino et C^o et Florio et C^o ont fusionné et il est question de porter — si ce n'est fait déjà, — de huit à douze millions de francs, la subvention qui leur est accordée par l'Etat. La Compagnie fusionnée fait construire en Angleterre, assure-t-on, vingt steamers de 4 à 5.000 tonneaux, ce qui portera son effectif naval à environ cent steamers de toute dimension.

Cette Compagnie dessert New-York, deux fois par mois, Bombay tous les mois, Calcutta tous les deux mois et Singapour et Batavia tous les trois mois. Mais il est question, dès que la flotte qui est en construction aura pris la mer, de rendre tous ces derniers services mensuels, comme celui de Bombay.

D'autres Compagnies, ou des armateurs isolés desservent, à époques fixes et régulières, le Mexique, la Vera-Cruz et les Antilles; Buenos-Ayres et Montevideo sont également desservis régulièrement. Il est, en outre, question de pousser ces derniers services jusqu'au Chili. L'on peut donc dire que Gênes envoie ou se prépare à envoyer ses steamers sur tous les points du globe, comme Marseille, et se dispose, avec

l'aide du gouvernement, à donner à ses opérations maritimes une activité de plus en plus grande.

A l'heure qu'il est, toutefois, ces opérations sont forcément limitées et, pour assez longtemps encore, les steamers italiens seront obligés d'aller faire escale à Marseille à l'arrivée ou au départ, pour y laisser ou pour y prendre une partie de leur cargaison. Et la principale raison en est que le grand marché de la Méditerranée est à Marseille et que Gênes aura beaucoup à faire pour le lui ravir, même en partie.

La preuve est, en ce fait, que le mouvement de transit de port italien se réduit à fort peu de chose. Ainsi, en 1880, le mouvement total du port de Gênes a été de 1.888.563 tonneaux de marchandises, représentant une valeur de 425.776.700 francs, présentant sur 1879, une légère augmentation de tonnage (8.500 tonneaux), mais une diminution de 12 millions sur la valeur des marchandises.

Sur ce mouvement total, le transit qui, en 1879, avait été de 34.342 tonneaux, représentant une valeur de 23 millions 184.908 fr., n'a atteint, en 1880, qu'à 29.368 tonneaux, pour une valeur de 18.464.805, d'après les statistiques mêmes de la Chambre de Commerce de Gênes.

Au reste, le transit de Gênes a fort peu varié depuis dix ans. Il était, en 1872, de 23.298.026 fr., et, après des phases diverses, nous le retrouvons, en 1880, à peu près au même chiffre. Ce chiffre dépend absolument de quatre ou cinq espèces de marchandises : céréales, farines, produits végétaux, cotons d'Egypte et de l'Inde, vins, spiritueux et huiles. Ce sont précisément ces marchandises que Gênes entend disputer à Marseille, pour les envoyer dans la Suisse du Nord et dans l'Allemagne du Sud et l'Alsace-Lorraine, grâce à l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard. Elles constituent, en effet, les grands objets de consumma-

tion de ces régions et donnent lieu, avec Marseille, à un mouvement commercial très actif, comme je vais le montrer.

Jusqu'ici Gênes n'a pu faire ce transit qu'en employant la voie du mont Cenis et de Modane, grâce à un tarif international qui, du reste, vient d'être supprimé. Aussi s'explique-t-on que ce transit fût limité à quelques milliers de tonnes.

Ainsi, pendant que Marseille expédiait, 94.117 tonnes de céréales, graines et farines et 21.059 tonnes de marchandises diverses, vers les frontières de Suisse et d'Allemagne, en tout 115.176 tonnes (chiffres fournis par la Chambre de commerce de Marseille), voyons-nous que le transit total de Gênes se réduit à 29.367 tonnes, pour toutes les directions, dont 8.487 tonnes pour les spiritueux, vins et huiles, et 15.707 tonnes pour les céréales et farines.

Est-il à craindre que Gênes, grâce à la voie nouvelle qui lui est offerte, grâce à l'activité des services maritimes qui se créent dans son port, n'enlève à Marseille tout ou partie de ce transit, et n'attire des quantités plus considérables de marchandises à destination de la Suisse du Nord et de l'Allemagne ?

Assurément, il faudrait le craindre, si l'on ne considérait la question qu'intrinsèquement. Ainsi, par le Saint-Gothard, Gênes se trouve à 532 kilomètres seulement de Bâle, qu'il convient toujours de prendre comme point de comparaison, tandis que Marseille, au contraire, en est éloignée de 773 kilomètres par la voie française de Delle et de 717 kilomètres par la voie de Genève et la Suisse. Il y a donc un avantage énorme en faveur du parcours par le Saint-Gothard, en dépit de la majoration qui porte la distance taxée à 595 kilomètres.

Néanmoins, en comparant les tarifs, par l'une et l'autre

route, l'on voit ressortir, comme suit, les prix de transport pour les marchandises que je viens de citer :

		par 1.000 kilog.
Céréales.	{ de Marseille à Bâle.	34 fr. 10
	{ Gênes à Bâle (transit) par le Saint-Gothard (1)	36 70
Cotons bruts.	{ Marseille à Bâle.	40 50
	{ Gênes à Bâle (par le Saint-Gothard)	38 28
Vins.	{ Marseille à Bâle.	33 »
	{ Gênes à Bâle (par le Saint-Gothard)	51 89

Pour Zurich, la différence est, naturellement, en faveur de Gênes, mais il ne résulte pas moins des chiffres qui précèdent, que Marseille jouit, en général, de prix meilleurs et se trouvera en état de lutter avec Gênes, tant que la Compagnie du Saint-Gothard n'aura pas abaissé ses tarifs dans des proportions assez larges. La question est de savoir si, en ce moment, la situation financière de cette Compagnie, l'état de son matériel, les difficultés de son exploitation lui permettent d'opérer cette baisse.

En tous cas, de ce côté, le danger pour Marseille n'apparaît pas comme immédiat, à la condition que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée maintienne ses tarifs actuels; qu'elle consente même à les abaisser pour quelques espèces de marchandises, les cotons bruts par exemple; qu'elle fasse cette baisse surtout en vue d'atteindre Zurich, d'un côté, et Mulhouse, de l'autre. Marseille, de la sorte,

(1) Il convient de remarquer que ce prix de 36.70 n'est applicable qu'au transit et que les céréales à destination de la Suisse même n'en peuvent bénéficier.



sera en état de conserver sa prépondérance, surtout si l'on considère que les frais de transit y sont inférieurs à ceux de Gênes et que ce port est, comme il a été dit plus haut, le véritable marché de la Méditerranée.

Tout au plus, quelques articles de la Plata et des Indes, reçus par les grands services maritimes italiens : cafés, cotons, etc., transiteront-ils par le Saint-Gothard au détriment de Marseille ? mais Marseille conservera assurément le haut marché à l'importation des matières premières et des denrées alimentaires.

Quant aux marchandises qui descendent de Suisse vers la Méditerranée, pour s'y embarquer à destination de l'Orient, elles se composent presque exclusivement de tissus fins de coton et de soie. La quantité ne dépasse pas 3.000 tonnes. En 1881, Marseille en a reçu et embarqué 2.963 tonnes.

La taxe indiquée de Zurich à Gênes par le Saint-Gothard, est de :

Sans condition de tonnage.	64 fr. 66 la tonne.
Par wagon de 5.000 kilog	55 42 —

De Zurich à Marseille, les prix en vigueur sont, d'après le tarif international :

	la tonne de 1.000 kilos.
Pour les tissus.	53 fr. 60
Pour les fils de coton.	51 50

Ces prix sont bien inférieurs à ceux établis pour la voie du Saint-Gothard.

D'où il permis de conclure que, dans l'état présent des choses, le mouvement commercial du port de Marseille avec ces districts n'est pas menacé sérieusement, par l'ouverture de la voie nouvelle et que, tout au plus, le port de Gênes pourra ajouter, à son faible transit actuel, quelques milliers de tonnes de marchandises, à moins que des modifications,

dans le sens d'une baisse sérieuse des prix de transport, ne soient apportées au système de tarification de la ligne du Saint-Gothard.

III

COMMERCE D'ÉCHANGES ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

En avorisant le percement du St-Gothard, l'Allemagne et l'Italie n'ont pas eu pour principal objectif de s'assurer le transit international, ou simplement de rapprocher l'Allemagne du Sud du port de Gênes, pour en recevoir à meilleur marché, comme on l'a dit, les produits de l'Orient. Le transit, ainsi qu'on l'a vu, se réduit à peu de chose, et quant au commerce extérieur et maritime de l'Allemagne, les ports d'Anvers, d'Hambourg et de Brême le favoriseront toujours bien plus utilement que Gênes, même pour la partie sud-ouest, le grand-duché de Bade, le Wurtemberg, l'Alsace, etc.

L'Allemagne a eu, surtout, en vue de développer son propre commerce avec l'Italie, commerce jusqu'en ces derniers temps à peu près nul, et qui n'a pris quelque essor que depuis l'ouverture de la ligne du Brenner. L'intention de l'Allemagne, de toute évidence, est de se substituer à la France pour la plus grande partie possible des produits fabriqués que l'Italie en reçoit ; et il est certain que la voie ouverte par le Saint-Gothard peut aider à ce déplacement, attendu que, bien plus que la ligne du Brenner, elle met l'Italie en communication utile avec les districts manufacturiers allemands.

C'est par ce côté, surtout, que la ligne du Saint-Gothard est une menace pour la France. L'industrie allemande va

se mettre en mesure de se substituer, sur le marché italien, à l'industrie française, et il pourra résulter de cette concurrence, des résultats extrêmement fâcheux pour notre pays, si l'on n'y prend garde et si l'on ne se met en état d'atténuer les conséquences.

L'Allemagne, contrairement à une croyance trop accréditée, est un pays essentiellement producteur et industriel ; ses efforts constants, surtout depuis une dizaine d'années, tendent à développer de plus en plus son industrie et à accroître sa production et ses exportations.

Ainsi, d'après les publications officielles du Bureau royal allemand de la Statistique, l'exportation de l'Allemagne pour 1880 a été de 3 milliards 876 millions de francs.

Dans ce chiffre, les produits de fabrication entière entrent pour 1.560 millions, et les produits de demi fabrication pour 525 millions ; en sorte qu'on peut dire que l'Allemagne a exporté pour 2 milliards 85 millions de produits manufacturés, ou ayant reçu un commencement de main d'œuvre.

En France, l'exportation similaire a été de 1.757 millions au commerce spécial et 2 milliards 400 millions au commerce général. Il est donc bien certain que l'Allemagne marche, sur ce chemin, très près de la France et que son commerce d'exportation est considérable.

Il peut être intéressant de donner ici la nomenclature des principaux produits qui font l'objet de cette exportation, avec leur valeur. Cela peut guider pour le choix des mesures que la France aura à prendre pour se défendre sur les marchés étrangers contre l'invasion des produits allemands :

**Principaux produits exportés par l'Allemagne
(1880)**

Produits alimentaires, pour.	641.000.000 fr.
Produits métallurgiques, fers, fontes, ouvrages en métaux, etc.	438.000.000
Objets taillés, en bois, etc., tressés . . .	114.000.000
Cuir, poissons fumés	228.000.000
Industries textiles, feutres, robes, modes, etc.	1.167.500.000
Papiers	66.000.000
Argile, poteries, verreries, cristaux. . .	142.000.000
Produits chimiques	503.000.000
Machines, instruments divers.	111.000.000
Objets d'art, etc.	47.000.000

Cette nomenclature répond éloquemment à ceux qui sont portés à dire : Quels produits l'Allemagne est-elle en état de fournir à l'Italie, au lieu et place de la France ? Il y en a un grand nombre, et d'énergiques efforts vont être tentés en ce sens. Il importe de remarquer le chiffre énorme du chapitre des tissus, robes et confections : l'Allemagne en exporte pour près de douze cent millions de francs, et les statistiques italiennes nous montrent que l'Italie, en 1880, a reçu de l'Allemagne pour plus de 35 millions de francs de soieries. La percée du St-Gothard est destinée à favoriser, au Sud, l'exportation de l'industrie allemande, en rendant les relations avec l'Italie plus faciles, plus promptes et moins coûteuses.

Dans le chiffre énorme d'affaires que fait l'Allemagne à l'exportation, l'Italie ne prend qu'une part très faible, presque insignifiante. D'après la statistique allemande, l'Italie n'a tiré d'Allemagne, en 1880, que pour 70 millions de

francs de marchandises. D'après la statistique italienne, la valeur des produits allemands importés est un peu plus élevée et monte à 87 millions 806 mille francs.

C'est peu si l'on considère l'ensemble du mouvement commercial de l'Allemagne. Aussi est-il naturel que ce pays compte sur l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard pour se créer, au détriment de la France, de sérieux débouchés sur le marché italien.

Il importe aussi d'observer que l'Allemagne produit à meilleur marché que nous, pour plusieurs raisons, dont la principale est que la main d'œuvre y est moins chère qu'en France. Cela lui permet de nous faire, à l'étranger, une sérieuse concurrence. On objectera que ses produits n'ont pas le fini des nôtres et sont moins parfaits. Sans doute, mais il n'en est pas moins vrai que la perfection de nos produits ne les défend pas toujours efficacement contre la concurrence, les masses allant plus volontiers au bon marché qu'au beau. Cela est aussi vrai en Italie qu'ailleurs. Ce sera toujours le produit à bon marché qui l'emportera ; c'est pourquoi il fallait, aux produits allemands, un transport à bon marché, que le Saint-Gothard va leur donner vers le sud.

L'on a dit, pour contester la possibilité d'un sérieux développement du trafic allemand en Italie, que l'ouverture de la ligne du Brenner n'avait pas donné à ce trafic un essor appréciable. C'est une erreur. Des statistiques officielles — *Movimento commerciale del Regno d'Italia, anno 1880* — publiées par le ministère des finances d'Italie, il résulte que, d'année en année, ce trafic s'accroît dans de notables proportions.

Ainsi les exportations d'Allemagne en Italie, qui en 1878 n'atteignaient qu'à 34 millions et demi de francs, sont montées en 1879 à 45.618.000 francs, et en 1880, comme

je viens de le dire, à 87.836.000 francs, dont 35 millions de soieries. De leur côté, les exportations d'Italie en Allemagne ont monté de 20.849.000 francs, chiffre de 1878, à 78.330.000 francs, en 1880. Il y a là un symptôme dont il faut tenir compte. Il convient aussi de noter que les relations commerciales ne s'établissent point et ne se déplacent pas en une année. Mais, entre les deux pays, on travaille activement en vue d'étendre les relations que va créer la ligne nouvelle.

Je viens d'indiquer quel est le chiffre du commerce d'échanges qui se fait entre l'Allemagne et l'Italie ; il est utile, je pense, de mettre en regard, toujours d'après les statistiques officielles italiennes, pour garder les proportions, celui du commerce de l'Italie avec la France.

Nous avons envoyé, en 1878, à l'Italie pour 271 millions 974.000 francs de marchandises, et pour 304.876.000 fr. en 1880. L'Italie, de son côté, nous en a fourni en 1878 pour 487.755.000 fr. et en 1880 pour 503.466.000 fr.

Les principaux produits fournis par la France à l'Italie sont les suivants :

Denrées coloniales, drogueries, tabacs, pour des chiffres qui varient de 10 à 15 millions par an ; les produits chimiques et médicaux de 10 à 13 millions ; couleurs et matières tinctoriales, 5 à 6 millions ; chanvres, lins, jutes, 7 à 13 millions ; fils et tissus de cotons, 15 à 16 millions ; lainages, crins, poils, 30 à 37 millions ; soieries, 42 à 68 millions ; peaux et pelleteries, 11 à 15 millions ; produits métallurgiques, machines, etc., 50 à 70 millions ; poteries, verreries, cristaux, 13 à 17 millions ; produits divers de l'industrie, 14 à 16 millions, etc.

Il serait très téméraire d'affirmer que l'Allemagne ne va pas faire un effort énergique pour substituer ses produits aux nôtres, dans beaucoup de ces catégories, et cela, au

grand dommage de notre industrie nationale et du travail français. J'estime, pour ma part, qu'il ne se passera pas un temps très long avant que nous apprenions qu'une concurrence redoutable s'organise en Italie contre notre production, surtout en ce qui concerne les tissus de coton, de laine et de soie ; les ouvrages en bois et en métaux ; les verreries, cristaux, poteries, faïences, etc. ; les outils et machines ; les confections et les lingeries, etc. Déjà, de nombreux agents commerciaux allemands parcourent l'Italie où se sont installés dans les principales villes pour y créer des relations ; d'un autre côté, un grand nombre de négociants et d'industriels allemands ont appelé chez eux des agents italiens ; et l'effet de ce double mouvement n'est pas difficile à prévoir. Il est à craindre qu'il ne se fasse sentir avant peu par une diminution progressive de nos exportations en Italie.

Tel est, pour la France, le grand, le vrai péril que crée l'ouverture de la ligne par le Saint-Gothard. Et c'est sur ce point, spécialement, qu'il importe d'appeler l'attention de tous les intéressés, c'est-à-dire des négociants et industriels français, qui font des affaires avec l'Italie.

CONCLUSIONS

A ne considérer que la question du transit des ports de la Manche et des frontières de Belgique vers l'Italie, et celui de Marseille vers la Suisse du Nord et vers l'Allemagne du Sud Ouest, le remède au danger que l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard fait courir à ce transit n'est pas difficile à déterminer.

Pour ce qui concerne les marchandises :

Il sera nécessaire, pour sauvegarder le transit des ports de la Manche en Italie, que les Compagnies de l'Ouest et

du Nord, d'un côté, et celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'autre, se mettent d'accord pour faire fléchir d'un centime ou d'un demi-centime, selon les catégories, la base kilométrique de leurs tarifs communs sur les parcours français, entre le Havre, Dieppe, Boulogne, Dunkerque et Modane, de manière à pratiquer, sur ces taxes, une baisse variant de 4 fr. 50 à 10 fr. par tonne. Ainsi ces prix seront ramenés à peu près à l'équivalent de ceux qu'on perçoit au départ d'Anvers jusqu'à la frontière italienne, et, de chaque côté, les prix pour Milan seront à peu près égaux. Cette baisse est d'autant plus nécessaire qu'Anvers aura toujours, grâce au système de tarification allemand, qui permet le groupement de marchandises d'espèces différentes, un avantage très réel sur la voie française, qui exige que chaque marchandise fasse l'objet d'une expédition isolée.

Pour le transit des frontières de Belgique, il faudrait aussi que la Compagnie de l'Est s'entendît avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour le remaniement de leur tarif commun. Mais ici la situation est plus difficile, et la Compagnie de l'Est va s'efforcer de se servir, pour son propre compte et pour ses intérêts, de l'ouverture du Saint-Gothard. D'un autre côté, beaucoup de produits belges, destinés à l'Italie, vont être entraînés à prendre la voie suisse-allemande, de préférence à la voie française. Il est donc à craindre qu'une notable partie du transit belge ne soit perdue pour nous. L'administration des chemins de fer belges a, du reste, installé un agent à Milan.

Quant au transit de Marseille en Suisse et en Allemagne, il importe que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée revise, pour les abaisser, ceux de ses tarifs qui présentent, sur le parcours de Marseille à la frontière suisse, des taxes plus élevées que celles de Gênes, par le Saint-Gothard, spécialement en vue d'arriver à prix à peu près égal jusqu'à

Zurich, pour les céréales, les cotons et les vins. Cela devra être fait aussi pour les vins au départ de Cette.

Ces mesures suffiront, quant à présent, tant que la Compagnie du Saint-Gothard maintiendra ses tarifs actuels et tant que le port de Gênes ne sera pas entré en possession de ses aménagements, pour conserver à nos chemins de fer le transit acquis et l'accroître encore, comme cela a lieu, d'année en année.

Il conviendrait aussi de hâter les travaux d'agrandissement et d'améliorations qui sont en cours dans les ports du Havre et de Marseille, en présence surtout de l'activité qui est déployée à Gênes et à Anvers. Dans ce dernier port, les facilités offertes au transit sont de plus en plus grandes. Le Havre, au contraire, souffre beaucoup de l'absence d'aménagements nécessaires et de l'insuffisance flagrante de ses bassins et de places à quais.

Pour ce qui regarde les voyageurs :

On ne saurait trop insister sur ce point qu'il serait déplorable que les voyageurs anglais abandonnassent la grande route suivie, par eux, jusqu'à présent, par la France et par Paris, pour descendre en Italie par la Belgique, les chemins allemands et le Saint-Gothard. J'estime même qu'il ne faut pas trop les pousser par la voie de Calais, Reims, Belfort et Bâle, au détriment de la grande route par le Mont-Cenis.

Pour les retenir sur cette route, il conviendrait que les Compagnies du Nord et de Paris à Lyon et à la Méditerranée pussent s'entendre à l'effet de ramener le prix de parcours de Londres à Milan, de 192 fr. 85, à la parité du prix par Calais-Bâle et le Saint-Gothard, qui est de 179 fr. 85. Il est certain qu'il existera toujours un écart entre le prix français et celui de la voie belge-allemande; mais il faut considérer aussi que l'impôt de 23 0/0, que perçoit le gouvernement français sur les taxes de grande vitesse, contribue puissam-

ment à hausser le prix sur le parcours français et empêche, malheureusement, nos Compagnies de descendre à une taxe identique à celle des chemins belges-allemands. Cela est sensible surtout sur les grands parcours.

Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit, ici, d'un mouvement de trente-cinq et peut-être de quarante mille voyageurs, dans les deux sens, et que la part afférente aux chemins français, sur un long parcours, n'est pas inférieure, en moyenne, à 100 fr., ce qui donne lieu à une recette de trois millions et demi à quatre millions de francs. Il y a donc un véritable et double intérêt, pour la France, à conserver ce mouvement de voyageurs à travers son territoire.

*
* *

Mais ce ne sont là que des palliatifs à une situation qu'il importe, à mon avis, de considérer à un point de vue beaucoup plus élevé.

A côté des questions de transit se présente, comme cela a été exposé plus haut, la grande question des relations industrielles et commerciales de la France avec l'Italie. C'est là qu'est le vrai péril, et c'est ce péril qu'il faut conjurer avant qu'il ne nous ait atteints d'une façon irrémédiable.

Tous ceux qui ont examiné de près la situation sont d'avis qu'il faudra, tôt ou tard, dans l'intérêt économique, j'oserai presque dire aussi dans l'intérêt de l'influence morale et politique de notre pays, ouvrir une voie nouvelle à travers les Alpes, voie qui puisse offrir à notre industrie et à notre commerce une route plus rapide, plus directe et à meilleur marché que le Saint-Gothard et le Mont-Cenis. La grande objection, le grand obstacle a toujours résidé et réside encore dans l'énorme dépense que ce travail doit imposer à la France. L'on s'est demandé si le sacrifice à faire est justifié, et, jusqu'ici, il n'a été pris aucune décision.

Peut-être est-il un moyen d'arriver à une solution satisfaisante, sans faire un sacrifice aussi considérable que celui qu'on a envisagé.

Avant de formuler sur ce point une opinion, il est utile de se reporter aux observations présentées, le 6 janvier 1881, à la Commission d'enquête du Saint-Gothard, par M. Noblemaire, l'éminent directeur de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. On ne saurait trouver une autorité plus grande, ni une compétence plus haute dans une question de cette nature et de cette importance.

M. Noblemaire, après avoir exposé à la Commission qu'un des motifs de l'infériorité des lignes françaises sur les lignes belges et allemandes réside précisément dans le système de tarification allemand, fait observer qu'une nouvelle percée des Alpes qui réunirait les itinéraires empruntant le territoire français, pourrait avoir un sérieux intérêt. Laissant de côté le transit, si faible, qui passe par le Mont-Cenis, pour ne considérer que les relations plus importantes, assurément, entre Milan, la capitale commerciale de l'Italie, et Paris, toute mesure qui aura pour but de réduire la distance actuelle entre ces deux points peut avoir, a-t-il dit, sa raison d'être.

Une percée du Mont-Blanc, selon lui, ne présenterait, à cet égard, aucun intérêt. La distance de Milan à Paris étant de 942 kilomètres par le Mont-Cenis, de 891 par le Saint-Gothard (1); elle serait de 935 kilomètres par le Mont-Blanc et de 835 par le Simplon.

Le Mont-Blanc ne ferait donc, d'après M. Noblemaire, que doubler le Mont-Cenis.

(1) La distance par le Saint-Gothard comme nous l'avons vu, est un peu plus longue que ne l'a dit M. Noblemaire, à cause de l'itinéraire nouveau par Lugano et Chiasso.

Le Saint-Gothard ferait, il est vrai, suivre aux marchandises le parcours français de Paris à Petit-Croix, au lieu du parcours actuel de Paris à Modane, et le Simplon leur ferait suivre les voies françaises de Paris à Vallorbes. Ces deux voies nouvelles seraient moins longues que la voie actuelle de Paris à Modane. Mais le Simplon offrirait, sur le Saint-Gothard, l'avantage de conserver un parcours plus long sur les rails français, la distance de Paris à Vallorbes étant supérieure à celle de Paris à Petit-Croix; et, en outre, le Simplon présenterait, entre Paris et Milan, l'avantage de la plus courte distance, et permettrait ainsi de lutter plus aisément contre les procédés commerciaux des chemins de fer allemands. Mais, n'eût-il pas ces avantages, il se relie à un chemin de fer placé entre les mains de la Suisse française, tandis que le trajet par Petit-Croix se relie à un chemin qu'on peut assurément appeler un chemin allemand et qui profitera, par suite, à un intérêt allemand.

Le percement du Simplon paraît donc à M. Noblemaire, à tous égards, préférable au percement du Mont-Blanc, et il pense que, d'une manière absolue, il serait avantageux aux intérêts français.

L'honorable M. Noblemaire, avec une grande sagacité et une très juste notion des intérêts français, semble ainsi avoir vu et indiqué la véritable solution; seulement, lui aussi, il s'est arrêté devant le sacrifice à faire par la France. Il s'agit donc de déterminer quelle peut être l'étendue de ce sacrifice, ou à quoi il peut se réduire si la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée veut aider à la solution présentée comme la meilleure, par son éminent directeur, et comme la plus conforme et la plus favorable aux intérêts français,

Quels sont, dans l'espèce, les intérêts les plus menacés? Ce sont ceux de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Mé-

diterranée. Ils sont menacés, au Nord, par Anvers et Calais, avec le concours de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, entraînée, par sa situation même, dans l'orbite du Saint-Gothard et des chemins de fer allemands. Ils sont menacés, au Midi, du côté de Gênes, par les lignes italiennes, unies au Saint-Gothard, pas très dangereusement encore aujourd'hui, mais plus sérieusement quand les travaux du port de Gênes seront terminés et quand certaines rectifications auront été faites sur les lignes du parcours italien, rectifications qui sont en cours d'exécution ou à l'étude. Ils sont menacés, enfin, par une diminution possible du commerce général d'échanges qui se fait entre la France et l'Italie, et qui constitue une partie de la fortune de cette Compagnie.

C'est donc la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée qui a le plus à se défendre. Une guerre de tarifs avec la Compagnie de l'Est, d'un côté, et de l'autre avec les Compagnies italiennes et suisses, ne saurait être admise comme une solution de la difficulté, au point de vue des intérêts de cette Compagnie, qui sont, dans la circonstance, d'accord avec les véritables intérêts généraux du pays, avec le grand intérêt du commerce et de l'industrie de la France.

Est-ce que, dès lors, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée n'a pas tout intérêt à s'emparer de la voie la plus directe, la plus rapide et la plus facile d'accès entre la France et l'Italie ou du moins de prendre, à sa construction, une part assez large pour s'assurer, de ce côté, dans l'exploitation et l'établissement des tarifs, une influence sinon prépondérante, du moins considérable ? Ainsi cette Compagnie serait maîtresse au nom de la France des trois grandes voies qui conduisent en Italie : Mont Cenis, Simplon et Vintimille.

La traversée par le Mont Blanc est écartée par M. Noble-

maire par ce motif qu'elle ne ferait que doubler le Mont-Cenis.

La ligne du Simplon se présente, dans des conditions d'exécution incontestablement avantageuses. Outre que son altitude maxima ne dépasse pas 720 mètres, ce qui permettra d'y effectuer un service de trains rapides, impossible par les autres routes; outre que, par cette voie, la distance de Paris à Milan serait réduite à 835 kilomètres, tandis qu'elle est de 951 par le Mont Cenis et de 906 par le Saint-Gothard; outre ces avantages, elle a celui, non moins appréciable que faisait valoir M. Noblemaire quand il disait que la ligne du Simplon se reliait à un chemin de fer placé entre les mains de la Suisse française, tandis que la ligne du Saint-Gothard est ce qu'on peut appeler un chemin soumis à l'influence allemande et profitant à des intérêts allemands.

Dans cette situation, est-ce qu'il ne serait pas possible qu'un accord intervînt entre la Compagnie française intéressée, l'administration des chemins de fer de la Haute Italie et la Compagnie de la Suisse occidentale pour arriver au percement du Simplon? On déterminerait la part de chacune de ces Compagnies dans la grande œuvre. Admettons que la part de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée soit fixée à 50 millions, somme qui a toujours été demandée à la France, pour sa participation, est-ce que le gouvernement français ne pourrait pas autoriser cette Compagnie à émettre des obligations pour pareille somme, obligations qui lui seraient garanties dans la forme ordinaire et à un taux d'intérêt à déterminer, mais qui, dans les circonstances présentes pourrait ne pas excéder 3 o/o? Etant donnée la grande et prospère situation de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, il ne paraît pas, non plus, que cette situation financière

puisse être sensiblement affectée par cette charge, plutôt apparente que réelle.

Grâce à cette combinaison on obtiendrait, de l'industrie privée, ce que l'Etat ne peut faire et ce que je n'oserais pas, moi-même, conseiller de faire directement, encore bien que ni l'Allemagne ni l'Italie n'aient hésité devant un sacrifice analogue, pour la traversée du Saint-Gothard. On créerait ainsi, en face d'une voie où prédomine l'influence allemande, une voie où l'influence française aurait sa place et qui permettrait, aux négociants et industriels français, de conserver, sur le marché italien, la prépondérance qu'ils y ont acquise et que l'Allemagne se prépare à leur disputer ; on ouvrirait, enfin, une route qui nous permettrait de conserver l'important mouvement de voyageurs que les voies rivales et étrangères nous disputent.

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée y trouverait, de son côté, ce double avantage de garder, pour elle et pour la France, la grande route d'Italie et d'Orient et d'avoir une garantie contre la concurrence ultérieure éventuelle du port de Gênes, puisqu'elle aurait la main dans la confection des tarifs internationaux franco-italiens, ce qui lui permettrait de ne pas laisser favoriser Gênes, au détriment de Marseille.

L'on peut dire que, dans ces conditions, cette Compagnie aurait contribué à la réalisation d'une œuvre vraiment nationale, non moins utile au prestige et à l'influence morale de la France qu'à ses grands intérêts économiques.

C'est pourquoi, je prends la liberté de recommander cette solution à l'attention du gouvernement.



AMÉDÉE MARTEAU.