

# Projet de tunnel ferroviaire du Simplon et genèse du réseau de chemins de fer de Suisse occidentale (1836–1909)

Rivalités cantonales, négociations internationales  
et trajectoires des compagnies privées

Gérard DUC

<b>Table des matières</b> .....	496
<b>Introduction</b> .....	498
<b>A propos des sources</b> .....	500
<b>I. Les débuts du chemin de fer en suisse: Le règne du privé (1836 - 1860)</b>	502
<b>Un retard à combler</b> .....	502
<i>La situation ferroviaire de la Suisse avant la Constitution de 1848.</i> .....	502
<i>Le rapport de MM. Stephenson et Swinburne sur l'établissement de chemins de fer en Suisses</i> .....	507
<i>La loi fédérale de 1852.</i> .....	509
<b>Les premiers projets de traversée des Alpes par un chemin de fer.</b> .....	514
<i>Les projets suisses</i> .....	514
<i>Les premiers passages ferroviaires des Alpes ne seront pas suisses</i> .....	516
<b>II. La traversée du Simplon par un tunnel ferroviaire:</b>	
<b>A l'origine des difficultés rencontrées (1850 - 1886)</b> .....	519
<b>Le réseau ferroviaire romand ou l'absence de concertation intercantonale.</b> .....	519
<i>1<sup>er</sup> niveau d'analyse. Genève-Vaud-Fribourg:</i>	
<i>rivalités et alliances pour la transversale Genève-Bâle</i> .....	520
<i>2<sup>e</sup> niveau d'analyse. La Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses: de la transversale Genève-Bâle à la ligne Vallorbe-Massongex</i> .....	527
<i>Valais: La succession des faillites</i> .....	535
<b>Avantage au Saint-Gothard</b> .....	547
<i>La conférence de Lucerne et la conférence de St-Gall: préhistoire des tunnels suisses</i> .....	547
<i>La convention du St-Gothard et les raisons d'un choix.</i> .....	548
<b>Négociations cantonales et premiers rapprochements des compagnies ferroviaires.</b> .....	551
<i>Premières propositions de subventions cantonales</i> .....	551
<i>Naissance de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale (SO).</i> .....	552
<i>Naissance de la Compagnie du chemin de fer du Simplon</i> .....	553
<b>Les premières approches à l'étranger</b> .....	555
<i>Le rôle trouble de la Compagnie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM)</i> .....	555
<i>Le monde politique français et le Simplon</i> .....	556
<i>Le peu d'intérêt de la part de l'Italie.</i> .....	560

<b>III. De la compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS) à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon (JS)</b> .....	562
<b>La constitution de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS)</b> .....	562
<i>Les difficultés de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale (SO) durant la crise des compagnies ferroviaires</i> ...	562
<i>La recherche de capitaux de la Compagnie du chemin de fer du Simplon</i>	566
<i>Une fusion nécessaire</i> .....	566
<b>La Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS) dans les années 1880</b> .....	568
<i>La nécessité du tunnel à la vue des résultats de la compagnie</i> .....	568
<i>La dernière fusion et la naissance de la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon (JS)</i> .....	571
<b>IV. Le tunnel du Simplon et l'intervention croissante des pouvoirs publics dans le domaine ferroviaire (1872–1909)</b> .....	573
<b>Deux étapes essentielles de l'interventionnisme de l'Etat fédéral</b> .....	574
<i>La loi fédérale de 1872</i> .....	574
<i>Le compromis du Gothard de 1878</i> .....	575
<b>Suisse, Italie: de déboires en succès</b> .....	577
<i>Vers une subvention par les cantons intéressés</i> .....	577
<i>L'Italie et la convention Hentsch: la dernière tentative majeure des financiers</i> .....	578
<b>La conclusion avec l'Italie</b> .....	580
<i>Les dernières négociations</i> .....	580
<i>Traité et convention avec l'Italie</i> .....	582
<i>La laborieuse recherche des subventions</i> .....	584
<i>Le transfert de concession à la Confédération</i> .....	586
<b>Un danger pour l'avenir international du Simplon: le débat sur les voies d'accès ouest</b> .....	587
<i>Le Loetschberg</i> .....	589
<i>Faucille ou Mont-d'Or?</i> .....	590
<i>Les enjeux des conférences de Berne</i> .....	595
<b>Conclusion</b> .....	597
<b>Annexes</b> .....	601
<b>Annexe I</b> .....	601
<b>Annexe II</b> .....	602
<b>Annexe III</b> .....	603
<b>Liste des tableaux, graphiques et cartes</b> .....	609
<b>Sources &amp; Bibliographie</b> .....	611

## Introduction

En novembre 1998, suite à un débat tortueux opposant les défenseurs des deux projets de tunnels de base du Loetschberg et du Gothard, le peuple suisse acceptait la proposition du Conseil fédéral préconisant le percement simultané des deux variantes. Il nous a semblé dès lors intéressant de nous replonger dans les discussions relatives au percement du seul grand tunnel actuel de base: le Simplon<sup>1</sup>. Une constatation s'impose immédiatement: si les discussions de la fin du XX<sup>e</sup> siècle concernant les nouveaux souterrains furent virulentes, le débat pour la construction des premiers passages ferroviaires helvétiques à travers les Alpes le fut tout autant.

Un des aboutissements de la Révolution industrielle a été l'émergence de nouveaux réseaux techniques (gaz, eau, électricité, transport), qui se développent durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. L'historien qui aborde la naissance et le développement de ces structures est amené à saisir les implications des collectivités publiques ainsi que des banques d'affaires et des constructeurs. L'Etat, au même titre que les banques attirées par les volumes de capitaux qu'exige l'établissement de ces techniques nouvelles, est un partenaire obligé des bâtisseurs de réseaux<sup>3</sup>. Parmi ceux-ci, le chemin de fer a sans doute été l'un des plus marquants<sup>4</sup>. La croissance de la production, l'augmentation des flux de transport entre les centres urbains, tout autant que l'aspiration aux voyages de la génération romantique sont les principales raisons qui expliquent le développement d'un moyen de transport à grande échelle. Si aux nécessités du transport on

<sup>1</sup> Le tunnel se situe bien au niveau de la vallée du Rhône, le portail sud ne débouche pas au fond de la vallée de la Doveria. Toutefois, dans tous les écrits de l'époque, le tunnel du Simplon, étant donné sa très faible altitude, est qualifié de tunnel de base. En 1990, dans son message sur la construction des NLFA, le Conseil fédéral n'estimait pas nécessaire de percer un tunnel de base, dans l'immédiat, au Simplon, la capacité du souterrain percé dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle étant suffisante. Voir à ce sujet, DFTCE, *Message sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes*, Berne, 1990.

<sup>2</sup> CARON François, *Les deux révolutions industrielles du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1997, p. 19.

<sup>3</sup> PAQUIER Serge, *Histoire de l'électricité en Suisse. La dynamique d'un petit pays européen 1875-1939*, vol. 1, Genève, 1998, p. 10.

<sup>4</sup> On pense certes à la nouvelle manière d'envisager le déplacement, aux réorganisations spatiales, à l'accès, pour les entreprises, à un marché plus vaste grâce au chemin de fer. Il est aussi intéressant d'évoquer les innovations fondamentales qu'amènent les compagnies ferroviaires dans l'organisation de l'entreprise. Voir à ce sujet VERLEY Patrick, *Entreprises et entrepreneurs du XVIII<sup>e</sup> au début du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1994. Au niveau helvétique, SCHNEIDER M., «Eisenbahngesellschaft – Pioniere im Verwalten komplexer Organisationen» in BALTHASAR Andrea, *Zug um Zug: eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht*, Basel, 1993, chapitre 6. Au niveau des chemins de fer dans divers pays d'Europe et de leur influence sur la création de banques de crédit, cf. VERLEY Patrick, *La Révolution industrielle*, Paris, 1997, pp. 164 à 170. Au niveau des chemins de fer et de leur financement, cf. *Ibid.*, pp. 187 à 193. Au niveau des chemins de fer et du débat entre initiative privée et publique, cf. *Ibid.*, pp. 193 à 200. Au niveau des chemins de fer et de leur influence sur le développement économique, cf., *Ibid.*, pp. 200 à 206.

répond, dans un premier temps, par l'aménagement des routes et des cours d'eau, l'infrastructure se révèle rapidement insuffisante et le goulet d'étranglement ainsi créé ne sera dépassé qu'avec l'avènement du chemin de fer<sup>5</sup>.

L'exemple du tunnel ferroviaire du Simplon et les cinquante années de difficultés et d'oppositions qu'il a fallu surmonter avant de voir le premier convoi franchir le souterrain, permettent de considérer la contrainte géographique comme un élément essentiel de la constitution du réseau ferroviaire helvétique. En 1947, dans l'ouvrage commémorant le centenaire des chemins de fer en Suisse, Hans Bauer écrit:

*«Le problème des chemins de fer en Suisse s'est révélé dès le début être aussi le problème du chemin de fer à travers les Alpes. Suivant les voies ouvertes par le commerce et le transit, les promoteurs des chemins de fer se préoccupèrent, dans leurs premiers plans déjà, de franchir l'obstacle que la nature dressait devant eux, nous voulons dire la chaîne des Alpes. A la vieille rivalité qui opposait les divers cols alpestres et les cantons intéressés, vint s'ajouter une concurrence entre les projets de chemins de fer franchissant les Alpes.»*<sup>6</sup>

Mais, contrairement aux anciennes routes alpestres qui ont perduré à travers les âges moyennant quelques améliorations, l'établissement des chemins de fer, technique nouvelle, a nécessité l'installation d'une infrastructure inexistante encore, très coûteuse, exigeant une réflexion globale, une coordination à l'échelle régionale, nationale et internationale<sup>7</sup>.

Dès lors, étudier l'histoire de la naissance du tunnel du Simplon, c'est s'interroger sur la formation d'un réseau ferroviaire régional au niveau de toute la Suisse occidentale et sur son intégration au sein d'un réseau technique plus large, c'est s'attarder sur la politique ferroviaire helvétique de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, tout autant que sur le rôle et les implications de la grande finance, qui ont imprégné de leur esprit la construction des premières lignes de chemins de fer. Nous tâcherons d'autre part de donner aux compagnies ferroviaires le rôle essentiel qu'elles ont joué. Comment, alors qu'elles sont largement tributaires des autorités cantonales pour l'obtention des concessions et parfois de subventions, se sont-elles accommodées de leur dépendance grandissante face aux banques étrangères? Enfin, le fait que la zone d'influence d'un tunnel transalpin dépasse les frontières de son pays nous conduit à considérer l'aspect international du Simplon

<sup>5</sup> Dans une volumineuse étude sur l'histoire des chemins de fer français, François Caron appréhende le sujet dans une optique d'histoire longue et démontre comment l'organisation et la gestion des canaux ou des routes ont été adoptées ensuite dans la gestion des réseaux ferroviaires. CARON François, *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883*, Paris, 1997, pp. 80-81.

<sup>6</sup> BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer en Suisse» dans THIESSING René & PASCHOUD Maurice (sous la dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947*, Tome 1, Neuchâtel, 1947, p. 102.

<sup>7</sup> BENZ Gérard, «La route et le rail en Suisse. 150 ans de contradictions entre les intérêts régionaux, sectoriels, idéologiques et le défi européen» dans *Relations Internationales*, n° 96 (1998), p. 451.

et à nous intéresser à la politique française et italienne en faveur du souterrain. Tenter de répondre à de tels questionnements nous permettra, en conclusion, d'éclairer les spécificités du cas helvétique dans le développement de ses chemins de fer, tout autant que les différences de celui-ci par rapport à l'instauration d'autres réseaux techniques en Suisse.

Débutant en 1836, alors que naît le premier projet ferroviaire entre Zurich et Bâle et dont le destin illustre à merveille les difficultés des cantons à adopter une politique concertée, notre cadre chronologique prend fin en 1909, lorsque la seconde conférence de Berne aura définitivement clos le vaste débat sur les voies d'accès ouest au Simplon.

## A propos des sources

Les sources bibliographiques concernant les chemins de fer suisses et étrangers sont extrêmement nombreuses et il est nécessaire d'y effectuer un tri. Composée d'ouvrages commémoratifs ou de passionnés de chemins de fer, une première série d'études, regorgeant d'anecdotes intéressantes mais propageant largement une vision héroïque de l'histoire ferroviaire, doit être prise avec le recul nécessaire à l'historien. Une seconde série de sources bibliographiques, composée de monographies, travaux universitaires ou articles offre une vision plus contrastée de l'histoire des chemins de fer helvétiques.

Parallèlement à ces sources secondaires, nous avons recouru à un certain nombre de sources primaires. Les débats sur l'opportunité d'établir des lignes ferroviaires ont laissé des traces dans les diverses archives cantonales. Cette problématique a cependant généralement été étudiée de cas en cas pour chacun des cantons de Suisse romande<sup>8</sup>. Notre but a dès lors été double: d'une part effectuer un effort de synthèse en reprenant ces études et d'autre part, dépouiller les diverses brochures et autres pamphlets publiés par les protagonistes, notamment sur l'histoire ferroviaire rocambolesque du canton du Valais.

<sup>8</sup> Pour le Valais, un article de l'ancien archiviste des CFF, Paul Perrin et intitulé «Les débuts du chemin de fer en Valais» a été publié en 1961 dans les *Annales valaisannes*; pour Genève, la thèse de J.-F. Rouiller analyse en détail la politique ferroviaire cantonale. Cf. ROUILLER J.-F., *Un problème centenaire: la construction des chemins de fer de la région genevoise et leur raccordement*, Genève, 1947. Pour Fribourg, notons la présence d'un mémoire de licence extrêmement complet: DORAND Jean-Pierre, *Chemins de fer et régions dans le Canton de Fribourg entre 1845 et 1878*, Fribourg, 1980. C'est également à la plume de Paul Perrin que l'on doit les quelques articles qui retracent la politique vaudoise en matière de chemin de fer: cf. notamment PERRIN Paul, «Les luttes pour le chemin de fer» dans *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud*, Lausanne, 1972, pp. 97-109 et PERRIN Paul, «A l'origine des tracés ferroviaires vaudois» dans *Revue historique vaudoise*, 73<sup>e</sup> année (1965), Lausanne, pp. 53-75. Les relations tendues entre les cantons au sujet de l'élaboration du réseau ferroviaire sont mises en lumière dans une thèse alémanique largement méconnue et publiée en 1944: HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt 1855-1857*, Zürich, 1944.

Parmi les autres sources d'une inestimable richesse, notons les rapports des ministres de Suisse en poste à Paris et à Rome, capitales de pays tout particulièrement intéressés au percement du Simplon et qui sont disponibles grâce à la publication récente des *Documents diplomatiques suisses (DDS)*. Associés à la thèse de Gérard Benz sur les négociations internationales en faveur du Simplon<sup>9</sup>, ils permettent d'obtenir une vision exhaustive de cette problématique particulière.

Au coeur d'un sujet qui a déjà été largement traité, restait à restituer le rôle exact des compagnies ferroviaires, leur fonctionnement, leur stratégie, leur rapport parfois houleux avec les cantons dans lesquels elles disposent de concessions et l'intégration dans leur politique d'un éventuel percement du Simplon. Cette problématique n'a pas encore été traitée par les historiens bien que les archives des CFF à Lausanne (ACFF, Lausanne) aient préservé l'ensemble des archives des compagnies privées. Travail considérable et dépassant largement le cadre restreint de cette étude, nous nous sommes donc concentrés uniquement sur les archives de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses (Ouest-Suisse), dont la concession en terre vaudoise constitue une étape centrale dans le projet de percement des Alpes valaisannes.

<sup>9</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, Genève, 1983.

## I. Les débuts du chemin de fer en Suisse: le règne du privé (1836-1860)

### Un retard à combler

#### *La situation ferroviaire de la Suisse avant la Constitution de 1848*

L'histoire ferroviaire de la Suisse débute tardivement. Alors qu'autour d'elle, les pays construisent un véritable réseau de voies ferrées depuis le début des années 1830, la Suisse semble rester en dehors de cette véritable fièvre ferroviaire<sup>10</sup>. Cette hésitation face à une nouvelle technique aurait pu mettre, à terme, le trafic à travers ses cols en danger.

Les historiens s'accordent à dire que l'emprunt des voies de transit traversant la Suisse était devenu coûteux et embarrassant depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1822, la Suisse ne compte pas moins de 400 douanes et autres péages<sup>11</sup>. Les entrepreneurs de transports évitent de plus en plus volontiers le pays qui se trouve menacé de rester en dehors des grands courants commerciaux. La construction de chemins de fer en Europe va accélérer le mouvement. A ce propos, Jean-François Bergier écrit:

*«Après 1840, les voies ferroviaires s'allongent un peu partout, se joignent bout à bout et forment bientôt un réseau européen. Un réseau qui ignore encore la Suisse.»*<sup>12</sup>

Comment dès lors expliquer le retard que va prendre la construction de voies ferrées dans un pays qui, selon un rapport présenté en 1836 au Parlement anglais par John Bowring, possède l'industrie la plus saine et la plus puissante du continent?<sup>13</sup> Les auteurs insistent généralement sur deux raisons principales, à savoir un obstacle politique et un obstacle topographique.

Au niveau politique, il faut attendre la Constitution de 1848 pour que la Suisse devienne un Etat moderne. Durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la Diète doit constamment s'occuper des problèmes d'entraves à la circulation. Dans l'atmosphère de rivalité qui règne entre les cantons pour sauvegarder leur économie, la Confédération ne peut même pas songer à établir un plan de constitution d'un réseau ferroviaire. Seul historien à avoir étudié les chemins de fer en Suisse occidentale, Gérard Benz écrit:

<sup>10</sup> Pour la France voir CARON François, *Histoire des chemins de fer...*, Pour d'autres pays européens, voir MERGER Michèle, CARRERAS Albert & GIUNTINI Andrea (sous la dir.), *Les réseaux européens transnationaux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles: quels enjeux?*, Paris, 1994.

<sup>11</sup> BERGIER Jean-François, *Histoire économique de la Suisse*, Lausanne, 1984, p. 286.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 286.

<sup>13</sup> BERGIER Jean-François, *Europe et les Suisses*, Genève, 1992, p. 118.



*«Il y eut bien sûr la crainte que le chemin de fer, de par sa puissance technique et économique, ne fût un instrument puissant de centralisation. Et ces craintes étaient loin d'être vaines! Qui pourrait nier le rôle important joué par le rail dans le processus d'unification allemande ou italienne? N'est-il pas évident que le parisiano-centrisme se trouva alimenté par ce réseau de voies rapides qui convergeaient vers la capitale, tendance que le TGV, tel qu'il est conçu, ne fera qu'accentuer d'ici la fin du siècle. Dans cette Helvétie qui s'efforçait d'oublier les méfaits de la centralisation qui lui avait offerte l'occupant français, dans ce pays qui, à partir de 1848, tentait de trouver le juste équilibre entre les besoins d'une nation moderne et les forces centrifuges séculaires de cet assemblage d'Etats, le chemin de fer apparaissait à beaucoup comme un facteur possible de déstabilisation au profit de la jeune Confédération.»<sup>14</sup>*

Un article du médecin genevois Antoine Baumgartner datant de décembre 1858 est significatif de cet état d'esprit qui anime même les couches les plus éduquées de la population:

*«Une des conséquences nous frappe déjà depuis longtemps, c'est que le chemin de fer deviennent dans l'Etat un quatrième pouvoir qui va s'associer à côté des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire, seuls reconnus jusqu'ici.»<sup>15</sup>*

A cette redistribution des pouvoirs, Baumgartner ajoute les modifications, indésirables selon lui, dans l'articulation des espaces géographique:

*«A l'époque actuelle, le plus puissant modificateur de l'état matériel des populations, c'est l'introduction des chemins de fer. Supprimant les distances, établissant une espèce d'équilibre sur tous les points de leur parcours, déplaçant beaucoup d'industries, en mettant d'autres à néant, entassant les populations sur certains points privilégiés, ils ne peuvent manquer de bouleverser les bases statistiques. [...]»<sup>16</sup>*

S'ajoute enfin la crainte d'une croissance urbaine incontrôlée et de ses effets néfastes, thème récurrent chez les élites du XIX<sup>e</sup> siècle. Le chemin de fer, selon lui, est le vecteur de ce changement:

*«En tout pays, l'accroissement des grandes villes a été le premier effet des chemins de fer. Certes, ce ne saurait être bien, si cet accroissement ne se faisait aux dépens des petites localités, dépeuplées au profit des grandes. Il est fort douteux que ces dernières possèdent une plus grande somme de félicité.»*

<sup>14</sup> BENZ Gérard, «Un aspect du financement des chemins de fer en Suisse par le capital étranger», in *Revue suisse d'histoire*, 37 (1987), p. 169.

<sup>15</sup> Archives familiales, Recueil de correspondance n° 2 d'Antoine Baumgartner, décembre 1858. La lettre nous a été aimablement transmise par Olivier Perroux, assistant au département d'histoire économique de l'Université de Genève.

<sup>16</sup> *Ibid.*

*Sans doute les règles de l'hygiène sont bien mieux observées aujourd'hui dans les constructions urbaines qu'elles ne l'étaient autrefois; néanmoins, la vie de campagne présentera toujours, et des meilleures conditions sanitaires, et moins de pièges pour la moralité; les travaux des champs seront toujours la pépinière des hommes robustes, des vrais défenseurs du pays.»*

et de citer l'exemple de sa ville :

*«Il n'est pas besoin d'être bien avancé en âge pour se rappeler le temps où une diligence, rarement au complet, partait de Genève pour Lyon trois fois par semaine. Aujourd'hui, chaque jour plusieurs convois de chemin de fer versent sur les dalles de la gare quelques centaines de personnes. Est-ce l'utilité, est-ce un besoin véritable qui déplace ces masses de personnes? Beaucoup d'entr'elles n'obéissent-elles pas à une inquiétude malsaine qui les pousse à changer de lieu, à se porter en masse dans des pays que l'on suppose plus favorisés comme si la nature marâtre en avait déshérité plusieurs au profit d'un seul. Cette mobilité, caractère distinctif de notre époque, est peut-être un de ces malheurs. Combien de gens se dégoûtent de leurs affaires, rêvent d'autres entreprises, se consomment en efforts, épuisant leurs ressources en déplacements onéreux, en tentatives impuissantes. Le bonheur, le succès étaient sous leur main; mais il fallait du calme et de la persévérance, on n'a pas pu s'y résigner. Il a fallu monter en wagon, battre le pavé de quelque grande ville.»<sup>17</sup>*

Au niveau topographique, le problème est évident. D'une géographie tourmentée, la Suisse doit, si elle veut rester le centre du transit entre le nord et le sud de l'Europe, percer ses massifs alpins. Or la technique manque encore.

D'autres raisons moins souvent mentionnées, ne peuvent cependant pas être ignorées. Ainsi, certains auteurs mettent en évidence l'insuffisance des ressources financières. Pour le grand spécialiste français de l'histoire bancaire Jean Bouvier, les investissements nécessaires sont supérieurs aux capacités helvétiques. Jean-François Bergier insiste aussi sur ce point<sup>18</sup>. Un avis qui s'empresse cependant de contester Gérard Benz, pour qui la tradition bancaire de villes comme Bâle, Zurich ou Genève ne peut être contestée. Pour lui c'est plus le manque de vision nationale voire même régionale, que les déficiences du secteur bancaire suisse qui explique le retard<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> BOUVIER Jean, «La grande crise des compagnies ferroviaires suisses: les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882)» in *Annales E.S.C.*, n° 4, octobre-décembre 1956, p. 459 et BERGIER Jean-François, *Histoire économique...*, p. 286.

<sup>19</sup> BENZ Gérard, «Un aspect du financement...», p. 171.

La rareté du charbon en Suisse est aussi l'une des raisons du développement tardif des chemins de fer<sup>20</sup>. Ce manque de charbon provoquera toutefois l'électrification précoce du réseau ferré helvétique et le remplacement d'une ressource étrangère, soumise au aléas de la situation internationale par une ressource nationale et abondante<sup>21</sup>.

Enfin, la méfiance du public a joué un rôle dans le difficile établissement de lignes ferroviaires en Suisse. Comme dans les autres pays européens, des savants déclarent que le déplacement rapide en train peut avoir des effets pervers sur la santé. On craint aussi la disparition de certaines professions, tels sellier, voiturier, éleveur et marchand de chevaux<sup>22</sup>.

Mais si la Suisse hésite à se lancer dans l'aventure ferroviaire, ses voisins vont accélérer le mouvement. Depuis 1833, les deux Etats qui occupent les rives du Rhin au nord de Bâle, le Grand-Duché de Bade et la France, caressent l'idée de faire aboutir leur ligne au grand port rhénan. La concurrence effrénée entre les deux Etats retarde considérablement les choses, ce d'autant plus que les dirigeants bâlois hésitent à prendre leur décision. En 1840, le Petit Conseil de Bâle accorde la concession pour la ligne Bâle–St-Louis. S'ensuit encore au sein des deux conseils bâlois un débat sur la question de l'établissement de la gare finale. Faut-il la bâtir à l'intérieur des murs de la ville, *intra muros*, ou à l'extérieur des murs, *extra muros* ? Le débat permet à toutes les oppositions de principe à un chemin de fer de s'exprimer. Ce n'est finalement qu'en 1843 que l'on aboutit à une entente. Le premier train pénètre ainsi sur territoire suisse le 15 juin 1844<sup>23</sup>. En 1855, c'est au tour de l'Etat de Bade de faire aboutir ses voies à Bâle et d'y mettre en fonction la gare badoise.

Face aux projets étrangers, certains milieux suisses se posent la question de la nécessité de doter le pays d'un réseau ferroviaire. C'est le cas ainsi de la *Neue Zürcher Zeitung* qui, le 17 février 1836 s'interroge :

«*La Suisse sera-t-elle seule à rester en arrière? Ne devrions-nous pas établir, nous aussi, des voies ferrées entre Zurich et Winterthour, Bâle et Zurich, Berne et Neuchâtel?*»<sup>24</sup>

<sup>20</sup> BAIROCH Paul, «Les chemins de fer suisses dans le contexte européen» in *Guillaume-Henri Dufour dans son temps 1787-1875*, Actes du colloque Dufour, Genève, 1991, p. 218 et BERGIER Jean-François (1992), *Europe...*, p. 83.

<sup>21</sup> PAQUIER Serge, «L'utilisation des ressources hydrauliques en Suisse aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècle. Une approche systémique dans la longue durée», in GILOMEN Hans-Jörg, JAUN Rudolf, MÜLLER Margrit & VEYRASSAT Béatrice (Hg.), *Innovations. Incitations et résistances: des sources de l'innovation à ses effets*, Zurich, 2001, p. 99.

<sup>22</sup> BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer...», pp. 23-24.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>24</sup> Cité *ibid.*, p. 32.

La Chambre de commerce de Zurich s'intéresse activement à la question du chemin de fer. En mars 1836, une commission est formée qui établit un projet de ligne entre Zurich et Bâle. La prochaine liaison de Bâle au réseau européen ne peut qu'intéresser les milieux économiques zurichois qui fondent la Société de chemin de fer Bâle-Zurich intéressant aussi bien les Zurichois que les Argoviens et les Bâlois. Mais les rivalités cantonales prennent rapidement le dessus et finalement, comme une caricature de celles-ci, les promoteurs du projet de ligne ferroviaire entre Zurich et Bâle parviennent seulement à relier Zurich à Baden. Jean-François Bergier constate amèrement:

*«[les projets] sont inspirés par les seuls intérêts locaux, partisans ou personnels. La première ligne suisse en donne la preuve: le Spanisch-Brötl-Bahn, entre Zurich et Baden, inauguré le 7 août 1847, n'est relié à rien.»<sup>25</sup>*

La liaison Zurich-Bâle n'est en effet pas une priorité pour la ville rhénane qui lui préfère une liaison avec Olten en direction du St-Gothard, principal passage des Alpes suisses. Une puissante rivalité va se développer, en matière ferroviaire, entre les deux cités, Zurich étant plutôt tournée vers les cols grisons, et Bâle vers le St-Gothard.

Malgré l'ouverture de la liaison Strasbourg-St-Louis-Bâle liant la Suisse au réseau européen et l'inauguration de la ligne Zurich-Baden, la situation ferroviaire de la Suisse en 1850 est, en comparaison avec les autres pays européens, loin d'être favorable. Le tableau 1 associé à la carte 1 nous permettent de la visualiser :

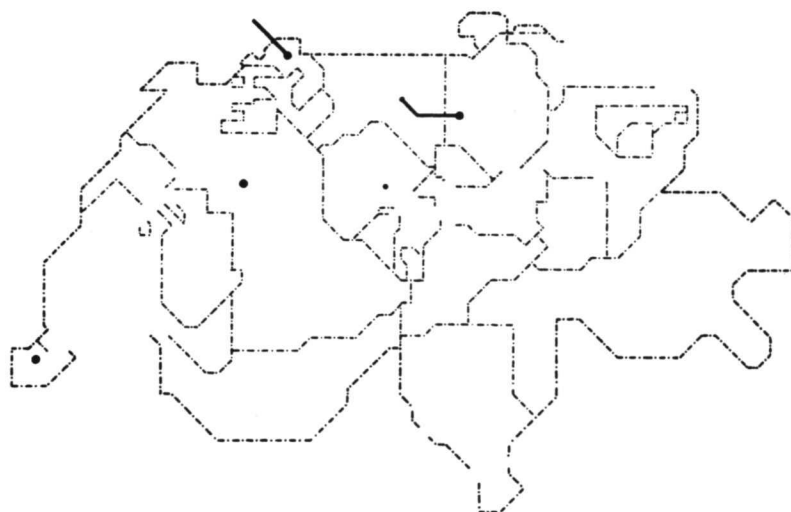
TABLEAU 1: RÉSEAU FERROVIAIRE DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS EN 1850 (EN KM)

<b>Grande-Bretagne</b>	10'500
<b>Allemagne</b>	5'850
<b>France</b>	3'000
<b>Autriche-Hongrie</b>	1'580
<b>Italie</b>	620
<b>Suisse</b>	25

Source: BERGIER Jean-François, *Histoire économique...*, p. 287.

<sup>25</sup> BERGIER Jean-François, *Histoire économique...*, p. 287.

## CARTE 1: RÉSEAU FERROVIAIRE HELVÉTIQUE EN 1848



Source: BALTHASAR Andreas, *Zug um Zug: eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht*, Bâle, 1993, p. 23.

En 1848, la nouvelle Constitution donne plus de compétence à la Confédération qui va devoir décider à qui incombe la construction de chemins de fer. L'article 23 de la Constitution fédérale est à ce sujet essentiel:

*«La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Dans ce but, elle peut ordonner l'expropriation moyennant une juste indemnité.»<sup>26</sup>*

Usant de cet article, l'Assemblée fédérale demande au Conseil fédéral, en décembre 1849, de lui fournir un plan de réseau de chemins de fer et des propositions sur la participation que doit prendre la Confédération<sup>27</sup>. Pour ce faire, le Conseil fédéral fait appel à deux experts anglais, indépendants et neutres, M. Stephenson et M. Swinburne.

### ***Le rapport de MM. Stephenson et Swinburne sur l'établissement de chemins de fer en Suisse***

Les deux experts reçoivent mandat du Conseil fédéral d'examiner les voies de chemins de fer à établir dans l'intérêt général du pays et l'ordre dans lequel il faut les bâtir. Ils sont aussi chargés de déterminer s'il y a lieu de percer les Alpes

<sup>26</sup> Feuille fédérale de la Confédération suisse, volume 1, années 1848-1849, p. 3.

<sup>27</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer en Suisse*, Lausanne, 1913, p. 11.

au Lükmanier, projet qui paraît le plus réalisable. Le Conseil fédéral demande ainsi d'étudier tout particulièrement le rendement possible d'un tel projet et d'examiner si l'on ne pourrait établir un passage plus avantageux. Parmi les sept articles d'instructions du Conseil fédéral, les articles 4 et 7 résument parfaitement le mandat des deux experts :

*«Art. 4 Messieurs les experts ont pour mission particulière de déterminer les directions principales à donner aux chemins de fer pour le plus grand avantage de la Suisse. Ils auront en même temps tout particulièrement égard aux lignes les plus productives, les plus favorables à la circulation intérieure et au transit, ainsi qu'à la défense du pays.*

*Art. 7 MM. les experts examineront, si un passage par les Alpes au moyen d'une voie ferrée serait exécutable en raison des frais et du rapport présumé, et par quels constructions et moyens de transport, ces passages pourraient s'exécuter de la manière la plus convenable. A cet effet ils soumettront le projet du Lükmanier à un examen approfondi et faisant usage des matériaux existants, ils rechercheront si un autre passage ne pourrait pas être établi d'une manière plus avantageuse.»<sup>28</sup>*

Publié en 1850, le rapport des deux Anglais préconise l'établissement d'un réseau faisant d'Olten le centre d'une croix: au nord en direction de Bâle, au sud en direction de Lucerne, à l'ouest en direction de Soleure et à l'est en direction de Baden et de Zurich. La ligne est-ouest doit permettre l'établissement d'une voie de transit entre le lac Léman et le lac de Constance. En direction de l'ouest, les lignes vont de Soleure en direction de Morat et Yverdon, pour aboutir à Morges. Des branches secondaires quittent cette ligne principale pour relier notamment Berne et Ouchy.

Le rapport insiste sur les nécessités de la combinaison entre bateau et train. Suivant ce raisonnement, des villes comme Lausanne ou Genève n'entrent pas dans les cités reliées aux chemins de fer. Ouchy est préférée à Lausanne et Genève peut être reliée sans problème majeur par le lac. Le rapport est très clair:

*«On ne saurait vraiment insister trop fortement sur l'inutilité et la disconvenance qu'il y aurait à dilapider la fortune publique, par la construction de chemins de fer le long des rives de ces lacs, magnifiques routes ouvertes par la nature avec une grande prodigalité.»<sup>29</sup>*

La Suisse romande, à part la ligne Morges-Ouchy-Yverdon-Morat se trouve donc exclue du réseau préconisé. En ce qui concerne le passage des Alpes, les deux experts insistent sur la difficulté des travaux à entreprendre. Un chemin de fer par le Lukmanier leur semble toutefois réalisable, le principal problème étant de franchir le col. Pour cela, les experts anglais préconisent un système de «plans

<sup>28</sup> STEPHENSON M. P. et SWINBURNE H., *Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse*, Berne, 1850, pp. 4-5.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 48.

inclinés», combinant chemin de fer et funiculaire et qui permet de creuser le souterrain à une altitude élevée, le tunnel de base présentant des difficultés techniques et financières trop importantes. Mais, M. Stephenson et M. Swinburne terminent leur bref exposé sur le passage des Alpes en ces termes:

*«Cependant, l'examen de cette question ne doit pas s'arrêter uniquement aux difficultés de construction et d'entretien du chemin de fer; les intérêts commerciaux réclament une part dans cette enquête; sous ce rapport, quoiqu'il soit impossible de faire un calcul exact, il est évident que, dans une entreprise de ce genre, la dépense ne pourrait pas être justifiée par les relations qui existent entre le Nord et le Sud des Alpes. Peut-être des considérations territoriales ou politiques présenteront-elles des motifs suffisants pour engager à vaincre ces obstacles physiques et financiers; mais le but de ce mémoire n'est pas d'énoncer une opinion sur de tels sujets; d'ailleurs si cette ligne se construit, et qu'elle soit exploitée à un taux modéré, le principal avantage devant revenir à l'Allemagne et aux Etats Sardes, il est moins nécessaire d'envisager ce chemin comme faisant partie du réseau suisse.»<sup>30</sup>*

Les estimations financières de MM. Stephenson et Swinburne étant restées sommaires, le Conseil fédéral demande, début 1850, une expertise à MM. Geigy et Ziegler<sup>31</sup>. Si les deux experts recommandent d'une même voix la construction de chemins de fer, en revanche le dilemme se pose lorsqu'il s'agit de déterminer le rôle de l'Etat. L'établissement des voies de chemins de fer doit-il être du domaine de la Confédération ou des cantons et du privé?

### **La loi fédérale de 1852**

Le 7 avril 1851, le Conseil fédéral communique le résultat des diverses études des experts à l'Assemblée fédérale ainsi que ses propres considérations<sup>32</sup>. Le principal changement intéressant la Suisse romande, par rapport au plan original de MM. Stephenson et Swinburne, est le prolongement de la ligne Yverdon–Ouchy–Morges jusqu'à Genève. Mais l'esprit de la «croix ferroviaire» demeure, comme on peut le constater sur la carte 2 (page 511).

Concernant la question de la construction par la Confédération ou par le secteur privé, le Conseil fédéral préconise le système mixte défendu par l'expert Geigy:

*«Chaque section serait construite au moyen de l'émission d'obligations jouissant d'une garantie d'intérêt minimum de 3,5%. Les déficits éventuels devaient être couverts 1/3 par la Confédération et 2/3 par les cantons.»*

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 59.

<sup>31</sup> *Feuille fédérale de la Confédération suisse*, volume 3, année 1850, pp. 475-614 (Rapport Geigy & Ziegler).

<sup>32</sup> CUONY Albert, *Les débuts...*, p. 15.

*Chaque section ferait l'objet d'une entreprise spéciale à la tête de laquelle serait placé un conseil d'administration nommé par la Confédération et par les cantons intéressés.»<sup>33</sup>*

Le coût maximal d'établissement est devisé à quelques 133 millions de francs par la Confédération<sup>34</sup>. La Commission des chemins de fer du Conseil national se penche longuement sur le problème et ne rend ses rapports qu'en mai 1852, révélant, en son sein même, une division. La majorité de la commission, dans laquelle on trouve le futur conseiller fédéral Stämpfli (1820-189), défend la vision du Conseil fédéral. Mais une forte minorité menée par le conseiller national Alfred Escher préconise la construction de voies ferrées par le secteur privé. La proximité de la Constitution de 1848, pose encore de nombreuses questions sur l'étendue de la centralisation. Les défenseurs du secteur privé, en s'inspirant des thèses économiques du libéralisme anglais, préconisent de laisser libre cours à l'initiative privée, tant que celle-ci ne met pas en danger l'intérêt général du pays. La division traduit une différence de conception fondamentale dans la conception du chemin de fer: pour les premiers, adeptes de la solution publique, le chemin de fer est un puissant moyen de liaison entre les cantons, un symbole de la démocratie et de l'Etat fédéral naissant. Pour les seconds, défenseurs de la solution privée, les arguments symboliques laissent la place au pragmatisme. Pour eux, des compagnies privées agissent de façon plus rationnelle et à faibles coûts.<sup>35</sup>

Le 8 juillet 1852, sans réelle discussion, le Conseil national décide d'entrer en matière sur le projet de loi proposé par la minorité de la Commission des chemins de fer. Le Conseil des Etats se rallie à l'avis du Conseil national et le 28 juillet 1852, le Parlement adopte la loi sur l'établissement de chemins de fer en Suisse. La construction de voies ferrées est laissée au secteur privé, les cantons accordent les concessions mais la Confédération garde un droit de regard. Les articles 1, 2 et 17 résument parfaitement l'esprit de cette loi:

*«Art. 1 Le droit d'établir des chemins de fer sur le territoire de la Confédération et de les exploiter demeure dans la compétence des Cantons et peut-être concédé à l'industrie privée.*

*Art. 2 Les concessions à des particuliers ou à des compagnies pour la construction de chemins de fer seront accordées par les cantons. Elles devront toutefois être approuvées par la Confédération.*

*Art. 17 Si un canton refuse l'autorisation nécessaire pour l'établissement sur son territoire d'une ligne qui intéresse la Suisse ou une partie considérable du pays, sans entreprendre elle-même la construction de cette ligne, ou lorsqu'un canton entraverait d'une manière notable l'établissement ou l'exploitation d'une ligne, l'Assemblée fédérale aura le droit d'intervenir [...]»<sup>36</sup>*

<sup>33</sup> *Ibid.*

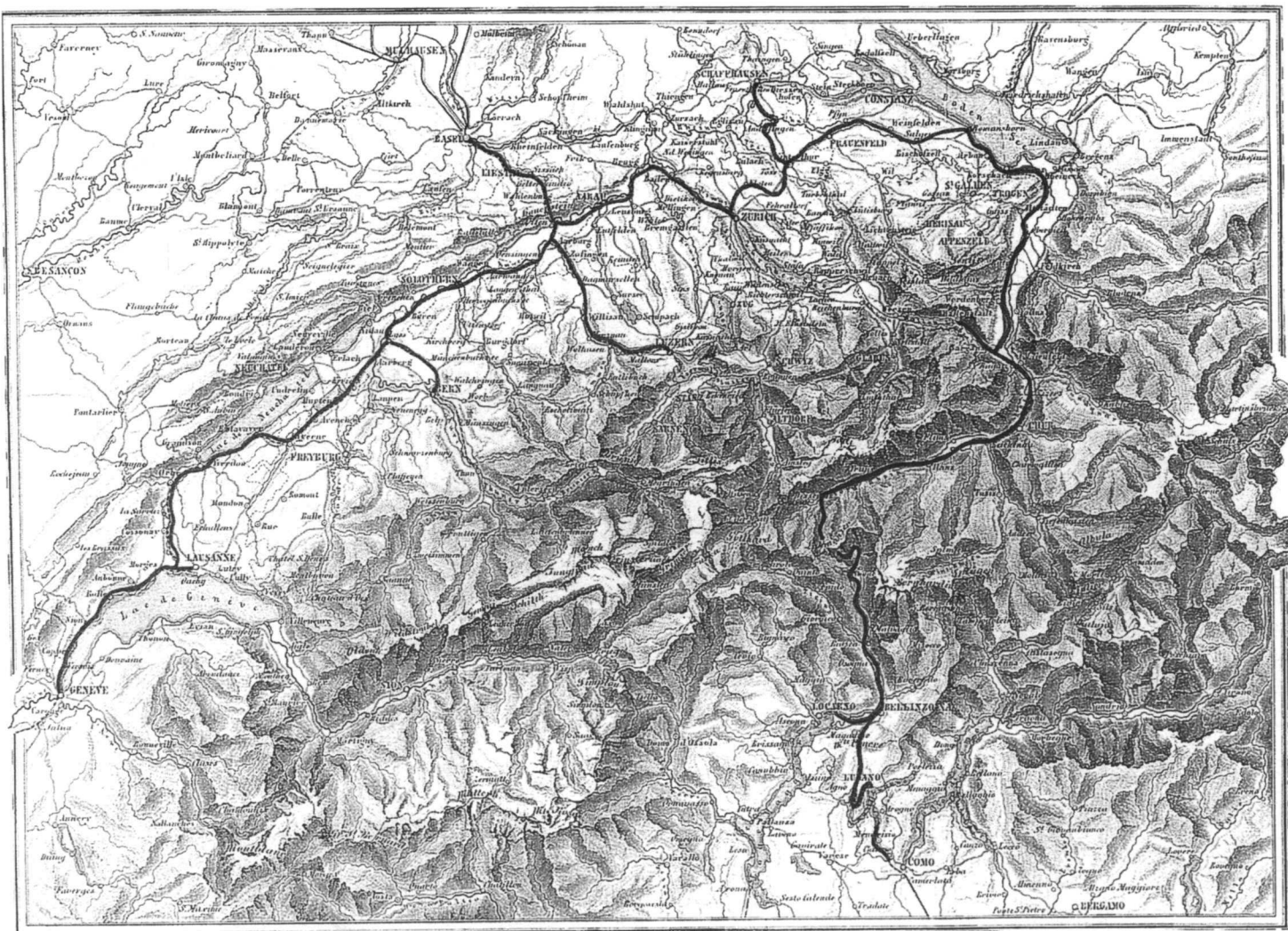
<sup>34</sup> *Ibid.* Cette estimation était celle de l'établissement d'un réseau à double voies.

<sup>35</sup> BALTHASAR Andrea, *Zug um Zug...*, p. 28.

<sup>36</sup> Cité par METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire des cantons de Vaud, Valais et Fribourg en faveur du tunnel du Simplon (1852-1887)*, mémoire de licence de la faculté des Lettres de l'Université de Fribourg, 1978, p. 3.



CARTE 2: LA «CROIX FERROVIAIRE» PROPOSÉE PAR LES EXPERTS STEPHENSON ET SWINBURNE ET PAR LE CONSEIL FÉDÉRAL



Source: SCHNEIDER BORIS, «Les premiers pas vers le chemin de fer» in TREICHLER H. P. (sous la dir.), *La saga ferroviaria de la Suisse: les chemins de fer suisses ont 150 ans*, Zurich, 1996, p. 21.

Pour la Suisse romande, cette loi est fondamentale. Elle lance les cantons romands dans la grande aventure ferroviaire, de façon souvent hasardeuse, ouvrant le chemin à de retentissantes faillites et à la spéculation financière. Le réseau se développera de façon anarchique, sans réelle vision d'ensemble mais, il deviendra, en 25 ans, l'un des réseaux les plus fournis d'Europe. Au sujet de cette loi, Peter Stalder écrit au début des années 1990:

*«On peut, certes, aujourd'hui exprimer des doutes sur le bien-fondé d'une telle décision; elle n'en fut pas moins à l'origine du boom sans précédent des vingt années suivantes qui se concrétisa par la construction d'un réseau d'une extraordinaire densité.»<sup>37</sup>*

De 1850 à 1865, en 15 ans, le réseau ferroviaire helvétique passe de 25 à 1'263 kilomètres et avec ses 3'091 kilomètres en 1900, le réseau dépasse déjà la moitié de ce qu'il sera en 1995 (tableau 2 et carte 3). En cinquante ans, c'est une véritable fièvre ferroviaire qui s'est emparée de la Suisse. Signe de cette fébrilité, au lendemain de la décision de l'Assemblée fédérale, un journal comme le *Bund* bernois, introduit une rubrique quotidienne intitulée «*Eisenbahnchronik*» qui relate les fondations de compagnies ferroviaires, l'octroi de concessions, les séances des assemblées générales et les diverses tractations<sup>38</sup>

TABLEAU 2: EVOLUTION DU RÉSEAU FERROVIAIRE HELVÉTIQUE 1844-1995 (EN KM)

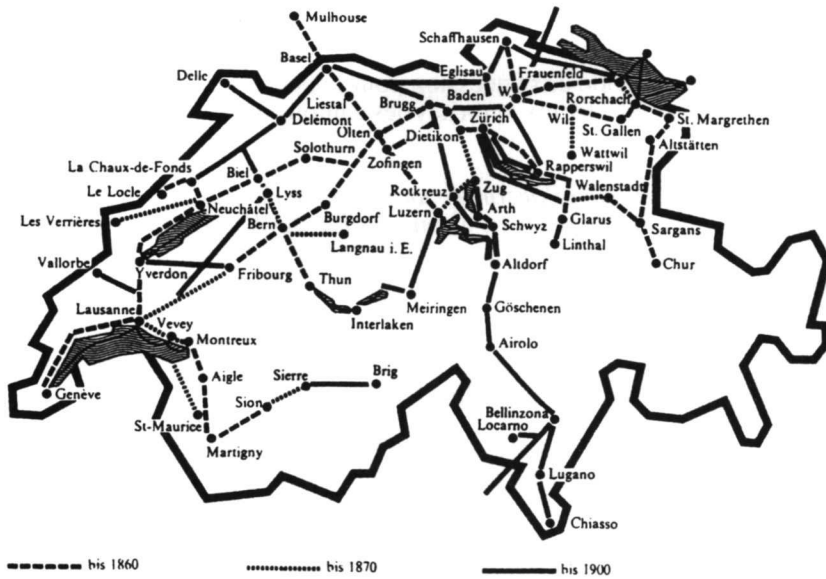
<b>1844</b>	1,8
<b>1850</b>	25
<b>1865</b>	1263
<b>1870</b>	1420
<b>1880</b>	2439
<b>1900</b>	3091
<b>1995</b>	5041

Sources: BERGIER Jean-François, *Histoire économique...*, pp. 287-288 et OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, *Annuaire statistique de Suisse*, Berne, 1998, p. 312.

<sup>37</sup> STALDER Peter, «Alfred Escher: entrepreneur et homme politique» in GEIGER Gérard (sous la dir.), *L'économie suisse: histoire en trois actes*, St.-Sulpice, 1991, p. 124.

<sup>38</sup> HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 9.

CARTE 3: RÉSEAU FERROVIAIRE HELVÉTIQUE EN 1900



Source: BALTHASAR Andreas, *Zug um Zug...*, p. 53.

Le projet des experts anglais, on l'a déjà mentionné, ne décrit pas le percement des Alpes comme une nécessité fondamentale. Pour le Conseil fédéral, un passage par le Lukmanier est projeté, sans toutefois entrer dans les priorités. Dans le vide juridique existant avant la loi de 1852, des projets de passage des Alpes suisses sont déjà élaborés, mais il faut attendre la Constitution de 1848 pour qu'un élément d'intégration du territoire national, le rattachement du Tessin au reste de la Confédération, entre en considération. L'unification italienne, suivie de l'unification allemande contribuent aussi à la mise en perspective de tous les projets en concurrence. Albert Cuony écrit à ce propos :

*«Il est peu de questions qui aient autant agité les esprits en Suisse, suscité tant d'ardentes polémiques et provoqué de si multiples combinaisons que celle de la traversée des Alpes par un chemin de fer.»<sup>39</sup>*

<sup>39</sup> CUONY Albert, *Les débuts...*, p. 92.

## Les premiers projets de traversée des Alpes par un chemin de fer

### *Les projets suisses*

La première demande de concession pour le percement des Alpes suisses que Zanino Volta remet en 1838 aux autorités des cantons de St.-Gall et des Grisons est libellée ainsi:

«[...] je vous prie de m'accorder un privilège de 100 ans pour la construction d'un chemin de fer ou en granit, du lac de Walenstadt à la frontière du canton des Grisons, afin d'arriver en Lombardie, après avoir percé à cet effet le col du Splügen [...]»<sup>40</sup>

Les deux cantons concernés refusent l'octroi de la concession, mais cette demande met en lumière le fait que c'est bien par la Suisse orientale que l'on a d'abord pensé franchir le mur des Alpes.

Quelques années plus tard, en 1842, l'ingénieur cantonal des Grisons, Richard La Nicca<sup>41</sup>, s'intéresse à nouveau au passage du Splügen, tout en relevant que le Lükmanier se prête aussi à une liaison ferroviaire<sup>42</sup>. Ce projet du Lükmanier obtient les faveurs du Royaume de Sardaigne. Débouchant dans la Péninsule au niveau du lac Majeur, il dessert aussi bien la Sardaigne que la Lombardie autrichienne, ce qui n'est pas le cas du Splügen, aboutissant largement en territoire autrichien. Ce projet a aussi en sa faveur l'intérêt d'un plus grand nombre de cantons. A cet effet, une convention est même signée en 1845 entre St-Gall, les Grisons et le Tessin afin de promouvoir un passage par le Lükmanier, convention à laquelle adhère la Sardaigne dès 1847. Permettant le rattachement géographique du Tessin au reste du pays, c'est ce projet que MM. Stephenson et Swinburne sont chargés d'étudier. Mais, soumis au régime de la loi de 1852, la Confédération doit abandonner l'initiative aux cantons et au secteur privé.

Toutefois, dans cette période de troubles nationalistes, tout projet est soumis à un possible revirement de la part des Etats concernés. Le Lükmanier va en faire l'expérience. Dès 1850, prétextant la frontière autrichienne trop proche, les autorités sardes l'abandonnent pour promouvoir un nouveau tracé. La ligne projetée part de Novare et, en passant par Domodossola, remonte la vallée de Binn, puis la vallée de Conches, franchit le Grimsel pour aboutir à Lucerne. Un autre tracé prévoit le franchissement du Simplon. C'est la première fois que l'on parle de franchir ce col. Les projets du Splügen et du Lükmanier ont, dès lors, un concurrent à l'ouest.

<sup>40</sup> Cité par WALDIS Alfred, «Le chemin de fer à travers les Alpes: un siècle et demi de projets» in TREICHLER H. P., *La saga ferroviaire de la Suisse...*, p. 47.

<sup>41</sup> Ingénieur compétent, il est notamment le responsable du projet de correction des Eaux du Jura. A son sujet, voir PAQUIER Serge, *Histoire de l'électricité...*, vol. 1, pp. 233-234.

<sup>42</sup> BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer...», p. 103.

CARTE 4: PROJETS DE LIGNES FERROVIAIRES A TRAVERS LES ALPES VERS 1855



- |                        |              |
|------------------------|--------------|
| 1. Mont-Cenis          | 5. Lukmanier |
| 2. Grand-Saint-Bernard | 6. Splügen   |
| 3. Simplon             | 7. Brenner   |
| 4. Saint-Gothard       |              |

Base: RUFFIEUX Roland, «La Suisse des radicaux» dans FAVEZ Jean-Claude (sous la dir.), *Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses*, Lausanne, 1998, p. 599.

Cependant, au début des années 1850, les cantons de Suisse occidentale sont plus intéressés par un passage au St-Bernard. En 1852, une conférence réunissant à Fribourg les représentants des cantons de Vaud, Valais, Neuchâtel et Fribourg charge l'ingénieur Ignace Venetz de faire une étude en ce sens. Rapidement exécutée, celle-ci prévoit l'entrée du tunnel à 2'100 mètres d'altitude!<sup>43</sup> Les dirigeants romands pensent qu'il leur est plus aisé de trouver des capitaux afin de relier le lac Léman à Martigny plutôt qu'à Brigue. D'autre part, la route du col du Simplon, construite au début du XIX<sup>e</sup> siècle par Napoléon I<sup>er</sup>, est parfaitement carrossable et on ne voit pas l'opportunité de la remplacer par un chemin de fer.

L'unification italienne a le mérite d'éclaircir les choses. Dès 1859, la frontière autrichienne sur le lac Majeur n'existe plus. Dès lors l'Italie abandonne le Simplon et son intérêt se porte à nouveau sur le Lükmanier. Toutefois, depuis 1853, celui-ci a un sérieux concurrent: le St-Gothard. Ce projet est né sous l'impulsion de la Compagnie des chemins de fer du Central-Suisse (ci-après Central-Suisse). Le 19 août 1853, les représentants des cantons de Suisse centrale, du Tessin, ainsi que du Central-Suisse se rencontrent une première fois à Lucerne<sup>44</sup>. Ils sollicitent le soutien du Conseil fédéral, qui maintient toutefois sa neutralité.

Face à ces projets foisonnants, face à l'attitude, dans un premier temps passive du Conseil fédéral, les pays étrangers vont faire prendre conscience aux autorités helvétiques que le trafic nord-sud peut éviter le pays.

### ***Les premiers passages ferroviaires des Alpes ne seront pas suisses***

Il ne s'agit pas ici d'analyser en détail les débats qui ont pu avoir lieu dans les pays entourant la Suisse au sujet du passage des Alpes par un chemin de fer. Nous évoquerons seulement rapidement les raisons qui ont poussé ces pays à ouvrir des voies alpines, tout en ayant à l'esprit que face à cela, la Suisse se doit de réagir en encourageant ses propres projets. S'entretenant avec le représentant français à Berne, le conseiller fédéral Welty s'exprime en ces termes en 1869:

*«A la veille de voir étreindre notre commerce par les percements du Brenner et du Mont-Cenis, nous avons dû aviser à nous ouvrir aussi un passage à tra*

<sup>43</sup> PERRIN Paul, *Les débuts du chemin de fer en Valais*, Morges, 1961, p. 14. Notons que Ignace Venetz sera à l'origine du premier avant-projet de traversée du tunnel du Simplon par un tunnel ferroviaire en 1857.

<sup>44</sup> WALDIS Alfred, «Le chemin de fer à travers...», p. 48.

*vers les Alpes qui épargne un long parcours à nos marchandises et assure en même temps à la Suisse le bénéfice d'un transit.»<sup>45</sup>*

Nous considérerons donc le passage du Brenner en Autriche et le tunnel du Mont-Cenis entre la France et l'Italie. Comme nous le verrons ultérieurement, lorsqu'il s'agira de débattre sur l'opportunité de percer le Simplon, la présence au sud du tunnel franco-italien jouera un rôle important.

L'Autriche inaugure au col du Brenner en 1867 le premier passage des Alpes par une voie ferroviaire à ciel ouvert. Le projet est né de la volonté des dirigeants habsbourgeois de lier les possessions dans la Péninsule italienne aux terres proprement dynastiques. En ce qui concerne le Mont-Cenis, les raisons sont tout aussi évidentes. Le Royaume de Sardaigne désire assez rapidement relier par un chemin de fer son port Gênes et sa capitale Turin à la Savoie en sa possession et, plus à l'ouest, à Lyon et à la vallée du Rhône. A la fois politiques et économiques, ces raisons sont soutenues par Napoléon III, dès son accession au gouvernement en France. Soulignant ses ambitions croissantes sur l'Italie, le premier ministre piémontais, Cavour, met sur pied le projet de tunnel du Mont-Cenis<sup>46</sup>. En 1857, le percement est décidé.

Une société piémontaise, la Compagnie des chemins de fer Victor-Emmanuel entreprend la construction des voies d'accès<sup>47</sup>. Le Mont-Cenis permet d'établir et d'expérimenter la technique de percement des Alpes utilisée plus tard lors de l'établissement des autres souterrains<sup>48</sup>. Le tunnel ouvert au trafic en 1871 constitue le premier tunnel international, reliant la France à l'Italie, la Savoie ayant été annexée en 1860 au territoire français. Il est intéressant de considérer le profil de cette première ligne de transit alpin. La ligne part de Culoz à 237 mètres d'altitude, et s'élève jusqu'à 1'090 mètres pour atteindre l'entrée nord du tunnel. De St-Jean-de-Maurienne à Modane, les pentes sont importantes (schéma 1). Considéré comme techniquement difficile et financièrement trop coûteux, il n'est pas question d'attaquer la montagne à sa base, ce qui sera plus tard le cas du Simplon.

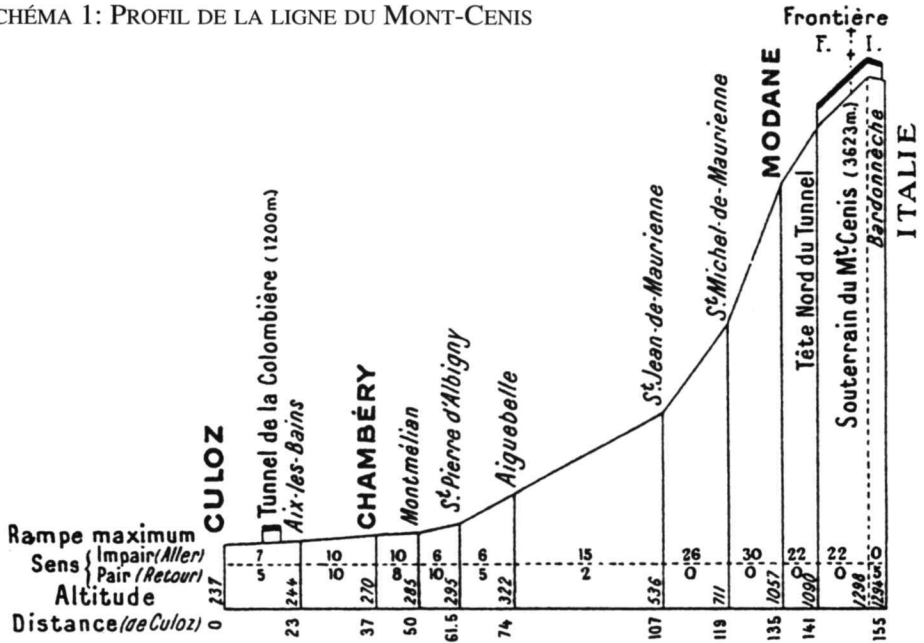
<sup>45</sup> Cité par BLANCHARD Marcel, *Géographie des chemins de fer*, Paris, 1942, p. 103.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 101.

<sup>47</sup> LARTILLEUX Henri, *Géographie universelle des transports: Géographie des chemins de fer français*, t. I, vol. 1, La SNCF, Paris, 1946, p. 77.

<sup>48</sup> A ce sujet, voir PAQUIER Serge, *Histoire de l'électricité...*, vol. 1, pp. 333-334.

SCHÉMA 1: PROFIL DE LA LIGNE DU MONT-CENIS



Source: LARTILLEUX Henri, *Géographie universelle...*, t.1, vol. 1, p. 79.

Nous avons ainsi posé le cadre législatif, politique et économique au sein duquel va se développer le projet de tunnel ferroviaire au Simplon. L'analyse des divers projets concurrents, ainsi que les réalisations à l'étranger nous permet de prendre connaissance des blocages, des soutiens et des oppositions qui vont s'élever à l'encontre du projet, aussi bien au niveau national, qu'au niveau international.



## II. La traversée du Simplon par un tunnel ferroviaire: à l'origine des difficultés rencontrées (1850 –1886)

### Le réseau ferroviaire romand ou l'absence de concertation intercantonale

Avec l'avènement d'un nouveau mode de transport, la question des modifications des courants de circulation et des zones d'influence se pose<sup>49</sup>. La loi de 1852 va être le ferment de polémiques intenses entre les cantons, lesquels défendent des projets favorisant avant tout leurs intérêts propres. Genève, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle constitue un nœud routier, au centre d'un réseau desservi par une quinzaine de courses postales quotidiennes<sup>50</sup> et la ville de Calvin désire rester un point de passage obligé pour tout le trafic ferroviaire entre l'ouest de la Suisse et la France. Le canton de Vaud saisit cependant l'opportunité nouvelle qui lui est donnée par l'avènement des chemins de fer et désire se placer au centre du trafic entre la France et l'Italie. Dans cette optique, les Vaudois disposent d'un accès historique à la France par le col de Jougne<sup>51</sup> et Vallorbe et peuvent se placer sur le chemin en direction du Valais et donc de l'Italie. Les Neuchâtelois sont intéressés à joindre la France et Pontarlier par les Verrières, alors que les Fribourgeois détiennent une des clefs du réseau en direction de la Suisse alémanique (la carte 5 en page 526 présente les diverses lignes projetées par les cantons).

L'analyse de l'élaboration du réseau romand témoigne de deux conceptions largement contradictoires. La première est politique et le niveau de décision, en vertu de la loi de 1852, se situe essentiellement au niveau cantonal, voire communal et très minoritairement fédéral. L'action des autorités peut être analysée à travers la lunette du patriotisme. Ce type de conception se caractérise très souvent par un régionalisme étroit, source de nombreux conflits entre cantons et à l'intérieur même des cantons. La seconde conception est celle des compagnies luttant pour décrocher les concessions cantonales. Le patriotisme est, dans ce cas, largement absent puisque l'intérêt dominant, comme le spécifie Gérard Benz, est financier<sup>52</sup>. La conception du réseau par les compagnies dépasse largement les frontières cantonales et agit en terme de connexion au niveau national voire international, introduisant par là même un second type de conflits, entre les compagnies et les cantons cette fois-ci. Supra-régionales dans leur volonté, les compagnies ferroviaires sont dans les faits largement dépendantes du canton qui leur accorde la concession.

<sup>49</sup> Cf. à ce sujet BALTHASAR Andreas, *Zug um Zug...*, notamment le deuxième chapitre intitulé «Die Eisenbahn im Dienst regionaler Machtgelüste».

<sup>50</sup> BENZ Gérard, «Dufour, Genève et les chemins de fer» dans *Guillaume-Henri Dufour dans son temps (1787-1875)*, Actes du colloque Dufour, Genève, 1991, p. 232.

<sup>51</sup> Cf. à ce sujet, CHOMEL Vital & EBERSOLT Jean, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne: un péage jurassien du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1951.

<sup>52</sup> BENZ Gérard, «Dufour...», p. 241.

## ***1<sup>er</sup> niveau d'analyse. Genève-Vaud-Fribourg: rivalités et alliances pour la transversale Genève-Bâle***

L'histoire ferroviaire vaudoise débute officiellement en 1844, lorsque l'ingénieur William Fraisse (1803-1885) établit un projet de chemin de fer destiné à relier le lac de Neuchâtel au lac Léman, entre Yverdon et Morges<sup>53</sup>, reprenant ainsi l'idée d'une liaison entre les deux lacs par un canal (canal d'Entreroches). Projet farfelu et inutile? Certes non, car comme le spécifie le titre d'un petit article de Claude Zweiacker en 1999, l'ambition du canal était de relier, à terme, la mer du Nord à la mer Méditerranée<sup>54</sup>. Conçu par Elie Gouret (1586-1656), le canal ne sera cependant jamais terminé, malgré la présence de capitaux hollandais, français, bernois et genevois. Seuls environ 25 kilomètres sont mis en exploitation entre Yverdon et Cossonay<sup>55</sup>. Le projet ferroviaire de Fraisse a dès lors la même ambition et il s'agit uniquement, en reprenant la formule de François Caron, d'une transposition de l'idéologie canaliste vers l'idéologie ferroviaire<sup>56</sup>.

Ce projet réapparaît en juin 1852, lorsque le Grand Conseil vaudois accorde une concession à l'ingénieur Sulzberger de Frauenfeld, pour une ligne Morges-Yverdon, avec embranchement pour Lausanne. Cette solution permettait, comme le préconisait déjà le rapport Stephenson & Swinburne, d'établir la transversale Genève-Bâle et Zurich puis lac de Constance, en profitant toutefois au maximum du transport lacustre.

Sulzberger cède très rapidement sa concession à un homme de lettres londonien du nom de Thomas<sup>57</sup>. Celui-ci la transmet ensuite à W. Thorne, entrepreneur de travaux publics qui cherche à former à Londres une compagnie capable d'apporter les capitaux nécessaires à la construction de la ligne. Le 23 septembre 1852, une première réunion arrête les bases du contrat entre l'entrepreneur et les financiers londoniens. M. Thorne apporte gratuitement la concession mais exige en échange l'obtention de la construction de la ligne pour un montant de 8'125'000 francs. Les administrateurs londoniens de la compagnie décident rapidement d'associer des Suisses au projet et c'est ainsi, qu'en collaboration avec des banquiers genevois, ils mettent sur pied la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses (Ouest-Suisse), constituée à Genève en novembre 1852<sup>58</sup>. Le 27 novembre de la même année, le Conseil d'Etat vaudois accepte les statuts de la nouvelle compagnie et le transfert de concession<sup>59</sup>.

<sup>53</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Rapport des ingénieurs sur la question du passage de la ligne principale par Lausanne, 1853.

<sup>54</sup> ZWEIACKER Claude, «Le canal d'Entreroches: réunir le lac de Neuchâtel au Léman et la Mer du Nord à la Méditerranée», dans *Le Gouvernail*, n°8 (1999), pp. 1-5. Cf. aussi sur le même canal, PELET Paul-Louis, *Le canal d'Entreroches: histoire d'une idée*, Lausanne, 1946 et *Canal d'Entreroches*, Lausanne, 1987.

<sup>55</sup> PELET Paul-Louis, «Canal d'Entreroches» dans *Dictionnaire historique de la Suisse* [publication électronique], version du 12.09.2001. (ci-après *DHS*)

<sup>56</sup> CARON François, *Histoire des chemins de fer...*, p. 19.

<sup>57</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Assemblée générale du 23 juillet 1853. (Ci-après mentionnée AG)

<sup>58</sup> *Ibid.*, 28 mai 1855.

<sup>59</sup> PERRIN Paul, *Les débuts du chemin de fer...*, p. 25.

Le 10 juin 1853, Vaud accorde à l'Ouest-Suisse les prolongements de Morges à Coppet et d'Yverdon à Faoug sur les rives du lac de Morat, en posant comme condition le principe de l'établissement de la ligne Jougne–Massongex, soit de la frontière française près de Vallorbe à la frontière valaisanne. Ces deux concessions supplémentaires sont à l'origine de deux conflits qui vont opposer premièrement Vaud à Genève et deuxièmement Vaud à Fribourg. La volonté de relier la Suisse à la France par Vallorbe entraîne en effet une mésentente durable entre les cantons de Genève et de Vaud, Genève désirant rester avec Bâle la seule porte pour le trafic franco-suisse, alors que la direction donnée par les lignes de l'Ouest-Suisse en direction de Payerne puis Faoug entraîne l'opposition du canton de Fribourg qui verrait son chef-lieu demeurer à l'écart de la ligne.

L'histoire ferroviaire du canton de Genève débute, quant à elle, en octobre 1844<sup>60</sup>, lorsque le financier genevois établi à Paris François Bartholony énonce, dans une longue lettre aux autorités, la nécessité pour Genève de relier Lyon et sa ligne de Paris à la Méditerranée<sup>61</sup>. La Société genevoise-lyonnaise est fondée sous l'impulsion de ce dernier et compte dans ses rangs de nombreux dirigeants de maisons de commerce et de banques<sup>62</sup>. Suite à la révolution genevoise de 1846 qui porte les radicaux au pouvoir, le projet est momentanément abandonné et la compagnie dissoute. Sous l'impulsion de Bartholony, le banquier genevois Christian Kohler reprend l'initiative en 1851 et demande aux autorités cantonales de soutenir les efforts d'une compagnie en voie de création et dont l'objectif est la réalisation du Lyon–Genève<sup>63</sup>. Guillaume-Henri Dufour, récent vainqueur de la courte guerre du Sonderbund, se joint rapidement au comité et, sous l'impulsion du conseiller d'Etat James Fazy, le canton signe en octobre 1852 une convention avec la compagnie en promettant une subvention de 2 millions de francs<sup>64</sup>. Après son rattachement ferroviaire à la France, Genève entreprend sa liaison avec la Suisse suivant deux axes. Le premier consiste à relier par le Chablais français, le Valais et les cols en direction de l'Italie. Dans cette optique, James Fazy se rend non seulement à Turin, afin de promettre une subvention de l'Etat ou une garantie d'intérêt<sup>65</sup>, mais en plus il siège au conseil d'administration de la Compagnie de la ligne d'Italie chargée d'établir le chemin de fer en Valais<sup>66</sup>.

Le second axe consiste à établir la ligne sur la rive nord du lac en direction de Morges, afin d'établir la transversale en direction de Bâle. Le Conseil d'Etat discute dans cette optique d'une convention avec un consortium anglais, la Société Fox Henderson et Cie, qui ambitionne d'établir une ligne reliant Genève à Morges, puis Lausanne, Oron ou Echallens, Payerne et Berne<sup>67</sup>. Cette convention ne sera

<sup>60</sup> ROUILLER J.-F., *Un problème centenaire...*, pp. 18-19.

<sup>61</sup> BARTHOLONY François, *Pièces et documents relatifs aux chemins de fer suisses*, Genève, 1856.

<sup>62</sup> ROUILLER J.-F., *Un problème centenaire...*, p. 20.

<sup>63</sup> BENZ Gérard, «Dufour...», p. 237.

<sup>64</sup> ROUILLER J.-F., *Un problème centenaire...*, p. 45.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 59.

<sup>66</sup> PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 41.

<sup>67</sup> ROUILLER J.-F., *Un problème centenaire...*, p. 51.

cependant pas ratifiée, en raison notamment du rapprochement entre l'Ouest-Suisse et le consortium Fox Henderson et Cie qui, en janvier 1853, décident de confondre leurs intérêts afin de décrocher toutes les concessions nécessaires à la ligne Genève-Bâle<sup>68</sup>. Il apparaît par ailleurs que parallèlement aux négociations entreprises avec les Genevois, la société anglaise avait demandé aux autorités fribourgeoises, une concession pour une ligne passant par Payerne et Morat, en conformité avec la ligne envisagée par l'Ouest-Suisse<sup>69</sup>.

Le canton de Fribourg est dès lors intéressé à l'affaire, mais le projet le plus probable, celui alliant l'Ouest-Suisse au consortium Fox Henderson laisse, comme nous l'avons mentionné plus haut, son chef-lieu à l'écart du tracé. En décembre 1852, les autorités cantonales de Genève, Berne, Vaud et Fribourg se rencontrent à Berne afin de tenter de coordonner leurs concessions pour la ligne et signent un traité stipulant que la future ligne devra emprunter un tronçon «dans la direction» de Yverdon–Estavayer–Payerne–Morat–Laupen–Berne–Burgdorf–Olten, laissant toutefois subsister un doute sur le tracé exact<sup>70</sup>. Le Conseil d'État fribourgeois étudie la possibilité de rapprocher la ligne du chef-lieu cantonal en chargeant, le 18 septembre 1853, l'ingénieur-chef des chemins de fer du royaume de Wurtemberg, Charles Etzel, de rédiger un rapport en ce sens<sup>71</sup>. Le débat oppose, comme ce fut le cas en France, «les amoureux de la ligne droite» aux «réalistes désirant desservir le plus grand nombre possible de localités.»<sup>72</sup> A ce propos, Etzel note en remarque liminaire à son rapport:

*«[...] l'on ne doit pas, en tout cas, accorder la préférence à la ligne la plus courte et la moins coûteuse, mais bien souvent à celle qui touche le plus grand nombre de localités populeuses et industrielles, principe dont le tracé Stephenson ne tenait pas assez compte.»<sup>73</sup>*

L'ingénieur décrit deux parcours possibles afin de relier à la Suisse romande le réseau de la Compagnie de chemin de fer du Central-Suisse (Central-Suisse), en possession des concessions entre Olten et Bâle. Selon lui, l'un n'exclut pas l'autre et «afin qu'il n'y ait pas de concurrence ruineuse [il faudrait] que ces deux lignes se dirigeant vers l'ouest soient les plus éloignées possible.» La première ligne partirait ainsi de Berne et emprunterait Fribourg, Romont, Oron puis Lausanne. Cette ligne devrait entraîner non seulement le soutien de Fribourg, mais aussi celui de la Municipalité de Lausanne qui se trouverait ainsi sur le parcours direct d'une ligne et non plus à l'extrémité d'un embranchement. La seconde ligne, rentable grâce à

<sup>68</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG 23 juillet 1853.

<sup>69</sup> DORAND Jean-Pierre, *Chemins de fer et régions...*, p. 44.

<sup>70</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 23 juillet 1853.

<sup>71</sup> DORAND Jean-Pierre, *Chemins de fer et régions...*, pp. 44-48.

<sup>72</sup> CARON François, *Histoire des chemins de fer...*, p. 128.

<sup>73</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Rapport de M. l'ingénieur C. Etzel au Conseil d'Etat du canton de Fribourg concernant la ligne de chemin de fer sur le territoire de ce canton.

son éloignement de la première, prévoit de relier Herzogenbuchsee à Bienne, puis Neuchâtel et Yverdon. Or, le projet de l'Ouest-Suisse, en optant pour la direction moyenne par Estavayer, Payerne, Morat, cherche à rendre non rentable toute ligne à l'est et à l'ouest et à relier Lausanne, Neuchâtel et Fribourg par des embranchements. L'ingénieur conseille toutefois que depuis Fribourg la ligne rejoigne celle de l'Ouest-Suisse. Celle-ci, en cas de réalisation du Lausanne–Oron deviendrait cependant secondaire<sup>74</sup>. En janvier 1854, l'Ouest-Suisse refuse cependant les conclusions du rapport Etzel de diriger les voies en direction de Fribourg et obtient le soutien du canton du Vaud, craignant la concurrence qu'amènerait immanquablement la ligne d'Oron à sa ligne Yverdon–Berne. Ces divergences marquent le début du conflit du chemin de fer de l'ouest, le plus dur qu'ait connu la Suisse romande.

Les positions se durcissent avec l'intervention des deux groupes de financiers parisiens qui contrôlent déjà les grandes lignes françaises. Les Vaudois et l'Ouest-Suisse obtiennent en effet le soutien dès 1855, du puissant Crédit mobilier des frères Pereire. De plus, en juin de la même année, le Crédit mobilier se porte acquéreur de 30'000 actions du Central-Suisse et place trois de ses représentants au conseil d'administration, torpillant ainsi les négociations en cours entre les autorités fribourgeoises et la compagnie alémanique, afin que celle-ci se charge de la construction de la ligne de Fribourg à Lausanne. Les frères Pereire obtiennent que le Central-Suisse signe une convention avec l'Ouest-Suisse, afin que les deux compagnies s'unissent pour obtenir des autorités fribourgeoises une concession par Morat<sup>75</sup>. Pris en tenailles entre les deux compagnies dominées par les Pereire, l'Etat de Fribourg décide d'entreprendre lui-même la construction de sa ligne en direction de Lausanne et fonde la Compagnie du Chemin de fer de l'Etat de Fribourg<sup>76</sup>.

Dans sa volonté d'établir une liaison Fribourg–Lausanne, le Conseil d'Etat fribourgeois va obtenir le soutien des adversaires du Crédit mobilier, les Rothschild. Ceux-ci fondent au début de l'année 1856 la Réunion financière, un syndicat de banques comptant en son sein notamment Bartholony, en possession du Lyon–Genève et de la concession Genève–Versoix, qui leur a été accordée en 1855 par le Conseil d'Etat genevois, de préférence à l'Ouest-Suisse. Les Rothschild détiennent aussi une partie du capital de la Compagnie du chemin de fer du Franco-Suisse (Franco-Suisse) qui possède la concession Les Verrières–Neuchâtel. Dès sa fondation, la Réunion financière montre un intérêt pour la ligne fribourgeoise et signe rapidement un traité avec les autorités cantonales. Le 23 décembre 1856, la Compagnie du Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise (LFB) se substitue à la Compagnie du Chemin de fer de l'Etat de Fribourg et est dotée d'un capital de 20 millions de francs. Cette compagnie récupère par ailleurs la ligne entre Genève et Versoix en 1858<sup>77</sup>. On retrouve au sein

<sup>74</sup> *Ibid.*

<sup>75</sup> HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, pp. 24-25.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>77</sup> DORAND Jean-Pierre, *Chemins de fer et régions...*, p. 92.

de son conseil d'administration les principaux instigateurs de la ligne de Lyon à Genève, dont Jean-Charles Rivet, administrateur du chemin de fer français de l'Ouest et du Lyon–Genève et ancien préfet de Lyon, Antoine-Pierre Hély d'Oissel, vice-président du Lyon–Genève et administrateur du Lyon–Méditerranée et Christian Kohler, administrateur du Lyon–Genève. Des personnalités cantonales intéressées à la ligne sont associées au projet: Julien Schaller, conseiller d'Etat à Fribourg, Eytel-Colladon, chef de l'opposition de gauche au Grand-Conseil vaudois et avocat à Lausanne et Tschann-Zeerleder, banquier à Berne<sup>78</sup>.

En janvier 1856, le Département fédéral des postes et des chemins de fer doit traiter pour la première fois du conflit de l'ouest. Il décide de suivre les autorités vaudoises dans leur volonté de forcer Fribourg à accorder à l'Ouest-Suisse la concession par Morat en vertu de l'article 17 de la loi de 1852 et d'accorder le Genève–Versoix au groupe Bartholony. La commission du Conseil national ne suit cependant pas ces recommandations et décide de soutenir une liaison Fribourg–Payerne, voire Fribourg–Lausanne, si les autorités cantonales trouvent les fonds nécessaires. Membre de la commission du National, Guillaume-Henri Dufour, au demeurant administrateur du Lyon–Genève, compagnie qui soutient la ligne d'Oron, semble avoir joué un rôle important dans la décision finale de la commission, ce contre quoi le *Nouvelliste vaudois* s'insurge:

*«Il nous semblait que le même sentiment de délicatesse qui avait fait écarter de la composition de ces commissions les représentants des Etats de Vaud et de Fribourg devait atteindre aussi cet honorable député pour lequel nous professons toute l'estime qui lui est due, mais qui, dans le cas actuel, a le grand tort d'être l'agent actif d'une Compagnie fortement intéressée dans le débat qui va s'ouvrir.»<sup>79</sup>*

La ligne soutenue par les Pereire, le canton de Vaud, l'Ouest-Suisse et le Central-Suisse est fortement remise en question et le rapporteur de la commission, Hügerbühler, insiste sur les avantages d'une ligne partant de Fribourg en direction d'Oron et de Lausanne:

*«[...] die Bahn über Freiburg [...] nach Lausanne, und von da einerseits über Vivis und Aigle nach Wallis und an die Bergtore Italiens, anderseits über Morsee nach Genf führend ist, wenn man nicht einseitig und ausschliesslich nur die Rentabilität der Linie, sondern auch die allgemeinen Verkehrsverhältnisse, die staatlichen und volkswirtschaftlichen Interessen*

<sup>78</sup> HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 36.

<sup>79</sup> *Nouvelliste vaudois*, 32 janvier 1856. Cité par HALPERIN Ernst, *ibid.*, p. 28.

*im Auge behält, der Bahn über Murten weit vorzuziehen. ([...] le chemin de fer par Fribourg et de là, d'une part, par Vevey et Aigle vers le Valais et la porte des Alpes italiennes, et d'autre part par Morges vers Genève est, lorsque l'on ne retient pas exclusivement et unilatéralement la rentabilité de la ligne, mais aussi les relations générales de trafic, les intérêts pour l'Etat et l'économie publique, largement préférable à un chemin de fer par Morat.)»<sup>80</sup>*

Malgré les mises en garde du directeur du Central-Suisse, déclarant qu'une telle conception, allant contre les intérêts des Pereire met en danger le crédit des compagnies ferroviaires suisses, la majorité du Conseil national suit les recommandations de la commission et donne la préférence à la ligne par Oron<sup>81</sup>. Il faut attendre 1857 pour que Fribourg obtienne une concession forcée en direction de Lausanne sur territoire vaudois. Entre temps, l'Ouest-Suisse a obtenu une concession pour relier Yverdon à Vaumarcus et établir ainsi la ligne du pied du Jura<sup>82</sup>. Le passage par Morat est, quant à lui, momentanément abandonné pour ne ressurgir qu'à la fin des années 1870, sous l'impulsion des Broyards laissés en dehors des grandes lignes ferroviaires<sup>83</sup>.

Le conflit qui déchire les cantons romands entre 1855 et 1857 au sujet de la transversale Genève-Bâle, les empêche d'élaborer un projet commun afin d'orienter les voies en direction des cols valaisans et de l'Italie et de maintenir ainsi une partie du transit entre la France et l'Italie sur territoire suisse. Marquant durablement les relations ferroviaires intercantionales, il a assurément joué un rôle négatif, engendrant une suspicion systématique entre les cantons en matière de politique ferroviaire. Le conflit influence aussi fortement les finances de l'Ouest-Suisse qui, en raison de sa situation centrale, possédant les concessions offrant un pont entre la France et les cols valaisans, joue un rôle considérable dans l'optique d'un passage ferroviaire des Alpes.

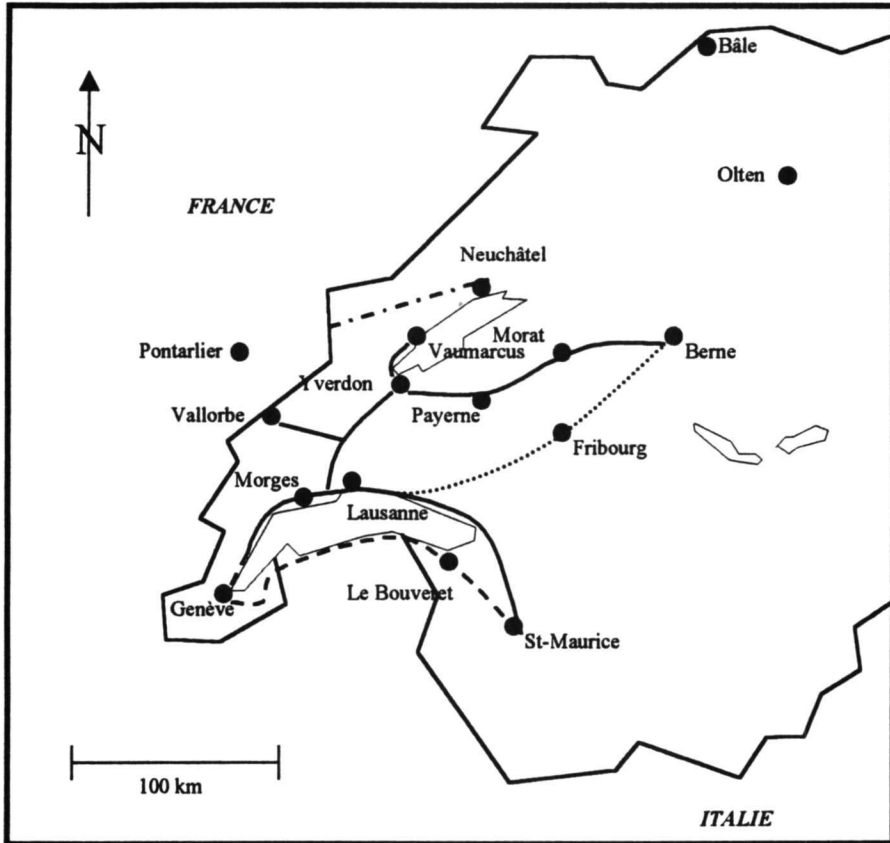
<sup>80</sup> Cité par HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 32.

<sup>81</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>82</sup> ACFE, Lausanne, Notices chronologiques sur les chemins de fer de la Suisse occidentale & du Simplon 1852-1890.

<sup>83</sup> ACFE, Lausanne, Le début des chemins de fer dans le canton de Vaud, p. 8.

CARTE 5: LE CONFLIT DE L'OUEST-SUISSE



Base: BALTHASAR Andreas, *Zug um Zug...*, p. 23.

**LÉGENDE**

- Lignes défendues par le canton de Vaud et le Crédit mobilier (Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses)
- ..... Ligne défendue par le canton de Fribourg et la Réunion financière soutenue par les banquiers genevois (Compagnie LFB)
- Lignes défendues par le canton de Genève et la Réunion financière soutenues par les banquiers genevois ( Compagnie du Lyon-Genève)
- - - Ligne défendue par le canton de Neuchâtel et la Réunion financière (Compagnie du Franco-Suisse)



## **2<sup>e</sup> niveau d'analyse. La compagnie de l'ouest des chemins de fer suisses: de la transversale Genève-Bâle à la ligne Vallorbe-Massongex**

Comme le spécifie Ernst Halperin, les compagnies suisses ont d'abord cherché un financement du côté de l'Angleterre, seuls les capitalistes britanniques étant en mesure, selon lui, de supporter le très faible rendement originel des compagnies helvétiques<sup>84</sup>. L'Ouest-Suisse n'échappe pas à la règle, intégrant cependant rapidement la finance genevoise. Les banquiers Alexandre Lombard (1810-1887) et Charles Odier (1804-1881), tout deux directeurs de la maison portant leurs noms sont ainsi présents au sein du conseil d'administration<sup>85</sup>. L'homme de liaison entre les Anglais et les Suisses apparaît clairement en la personne du futur secrétaire du conseil d'administration de l'Ouest-Suisse, le Genevois John Coindet (1800-1857), de son vrai nom Jean-Jacques-François<sup>86</sup>. Frère d'un célèbre médecin, celui-ci dirige quelque temps en Angleterre un atelier de lithographie, lui permettant sans aucun doute de pénétrer les cercles financiers londoniens. De retour à Genève, il devient rédacteur du journal *Le Fédéral* et collabore à la *Revue britannique* avant de s'intéresser dès le début des années 1850 au chemin de fer, en rédigeant un rapport dans lequel il analyse en détail l'influence que pourrait avoir sur la Suisse romande, la construction d'un réseau ferroviaire<sup>87</sup>. Fondée dans le but de substituer au projet du canal d'Enteroches une ligne ferroviaire, la compagnie développe une vision géographiquement plus large qui englobe l'ensemble de la transversale Genève-Bâle. Dans cette optique, des personnalités genevoises et vaudoises de premier rang sont associées au projet: Alphonse-François Faesch, ancien conseiller d'Etat genevois de 1842 à 1846<sup>88</sup> est rapidement nommé président du conseil d'administration, alors que Edouard Dapples (1807-1887), conseiller municipal et ancien syndic de Lausanne, député au Grand-Conseil vaudois et au Conseil national et ami proche de l'ingénieur William Fraisse, devient vice-président<sup>89</sup>. Plus genevoise que vaudoise, bien que ne disposant à l'origine que d'une concession dans le canton de Vaud, la compagnie désire installer son siège social à Genève, au plus près de son centre de financement. Immédiatement cependant, les limites de cette volonté supra-cantonale apparaissent:

*«M. Guerney [un des administrateurs anglais] rapporte qu'il a eu aujourd'hui une entrevue avec M. Fazy, président du gouvernement de Genève et lui ayant annoncé qu'il avait sollicité cette entrevue en sa qualité de représentant des capitalistes anglais et français intéressés dans le chemin*

<sup>84</sup> HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 16.

<sup>85</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Procès-verbal du conseil d'administration, (ci-après PVCA), 12 octobre 1852.

<sup>86</sup> *Dictionnaire historique et biographique de la Suisse*, p. 535. (ci-après DHBS)

<sup>87</sup> Cf. COINDET John, *Rapport au Département des travaux publics de la Confédération suisse: sur l'influence probable des chemins de fer dans la Suisse romane, sur l'agriculture, l'industrie et les petits métiers*, Genève, 1851.

<sup>88</sup> DHBS, p. 48.

<sup>89</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Procès-verbal du conseil d'administration (PVCA), 16 novembre 1852. Au sujet de Edouard Dapples, cf. RENAUD Hugues, «Edouard Dapples» dans *DHS* [version électronique], version du 12.09.2001.

*de fer de Morges–Lausanne–Yverdon. M. Guerney est venu exprès d'Angleterre pour soumettre au gouvernement de Genève les statuts nécessaires pour former la Société anonyme, ayant son siège à Genève. M. Fazy lui avait déclaré que le Conseil d'Etat avait déjà sanctionné la formation d'une société anonyme pour un chemin de fer de Genève à Bâle et résolu, en même temps de n'autoriser aucune autre société ayant un but semblable, qu'il est parfaitement inutile pour M. Guerney de soumettre les statuts de sa société, ce serait de fait perdre son temps.»<sup>90</sup>*

Dès l'origine la concurrence promet d'être rugueuse. La compagnie à laquelle James Fazy fait allusion est très certainement le consortium anglais Fox Henderson & Cie auquel nous avons déjà fait allusion. L'Ouest-Suisse décide alors de se replier sur Lausanne et intègre dans son conseil d'administration d'autres personnalités vaudoises, notamment François Forel (1813-1887), avocat et historien, président du tribunal de Morges<sup>91</sup>.

Si la compagnie ne reçoit pas un accueil favorable au bout du lac, elle espère déclencher plus de sympathies en Suisse alémanique. L'Ouest-Suisse demande ainsi la concession en territoire soleurois, mais abandonne l'idée de solliciter la concession en territoire argovien, où la Compagnie du Nord possède la ligne, mais cherche un repreneur. Les concessions turgoviennes et zurichoises, qui intéressaient initialement l'Ouest-Suisse, sont abandonnées à la Compagnie de l'Est, réunissant des «*citoyens parmi les plus considérables dans les [deux] cantons.*»<sup>92</sup>, dont notamment le conseiller national radical Alfred Escher. En fusionnant, les deux compagnies donnent rapidement naissance à la Compagnie du Nord-Est (Nord-Est). Les concessions entre Olten et Berne sont, comme nous l'avons spécifié plus haut, en possession du Central-Suisse, disposant de la ligne Olten–Herzogenbuchsee–Bienne et Herzogenbuchsee–Berne, lançant ainsi deux bras en direction de la Suisse romande<sup>93</sup>. Très rapidement la politique surpa-cantonale de la compagnie échoue et au milieu des années 1850, elle est devenue uniquement vaudoise. Pour survivre et établir la transversale Genève–Bâle et lac de Constance, seule une vaste alliance avec les compagnies existantes paraît envisageable, car au-delà des rivalités, subsiste le projet commun. Dans cette optique, l'Ouest-Suisse, le Central-Suisse et le Nord-Est concluent une alliance tacite qui consiste notamment à combattre tout nouvel arrivant qui pourrait élaborer un projet autre<sup>94</sup> et, à plusieurs reprises, le conseil d'administration de l'Ouest-Suisse fait mention d'une possible fusion avec le Central-Suisse<sup>95</sup>.

<sup>90</sup> ACF, Lausanne, Ouest-Suisse, PVCA, 16 novembre 1852.

<sup>91</sup> ACF, Lausanne, Ouest-Suisse, PVCA, 17 novembre 1852. Sur François Forel, cf. *Recueil des généalogies vaudoises*, tome 1<sup>er</sup>, 1923, pp. 76 et suivantes.

<sup>92</sup> ACF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 23 juillet 1853.

<sup>93</sup> HALPERIN ERNST, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 11.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>95</sup> ACF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 23 juillet 1853.

La compagnie est d'autre part exposée à des complications au sein même du canton de Vaud. En effet, outre ses difficultés à imposer à Fribourg sa conception de ligne directe, la Ville de Lausanne exige une meilleure desserte et propose que la ligne principale Morges–Yverdon s'approche au plus près de la cité. Dans le mémoire que les autorités lausannoises présentent en 1853 au Grand-Conseil, elles insistent sur le rôle que doit jouer la compagnie au sein du canton, en reliant le plus grand nombre de Vaudois entre eux. Selon elles, les intérêts cantonaux ont été sacrifiés:

*«Les choses, du côté de la compagnie, ne s'expliquent-elles pas ainsi: [...] on a trouvé un entrepreneur qui s'est engagé à le construire et à meubler pour un prix inférieur aux prévisions, ce qui promet un très beau revenu. Sur ces bases on a trouvé des actionnaires, en grande majorité en Angleterre et en France, un assez grand nombre à Genève, et quelques uns dans le canton de Vaud.*

*Les Genevois sont connus pour gens habiles à soigner leurs intérêts. Les actionnaires anglais ignorent les détails de l'entreprise et des tracés; ils s'en rapportent aux actionnaires genevois, qui sont voisins de la contrée où sera l'entreprise, parce qu'ils pensent que les intérêts de tous les actionnaires sont les mêmes. Ils ne pensent pas que l'actionnaire genevois étant, en même temps et avant tout, propriétaire et négociant à Genève, les intérêts de la compagnie peuvent être sacrifiés en partie au profit de Genève [...]*»<sup>96</sup>

Les autorités lausannoises s'offusquent que leur ville soit laissée en dehors de la grande transversale, à six kilomètres environ et pourvue «d'un service d'embranchement, dont la déféctuosité [...] fait naître de justes craintes de négligence, si ce n'est d'abandon.»<sup>97</sup> Mais, inflexible, la compagnie refuse une transformation qui selon ses propres termes modifierait gravement la concession initiale, en ajoutant que cependant elle «s'efforce de faciliter aux habitants de Lausanne [...] l'usage du chemin de fer et qu'[elle] espère que les faits dissiperont bientôt les préventions contre l'administration, qui pourraient rester encore dans quelques esprits.»<sup>98</sup>

Jusqu'en 1855, les rapports d'ingénieurs se succèdent. Dès février 1853, ce sont les ingénieurs Victor Dériaz et Jules Rochaz qui imaginent un nouveau tracé à la ligne qui se rapprocherait ainsi de Lausanne (annexe II)<sup>99</sup>. Le 26 février, c'est au tour de l'ingénieur Herzog d'étudier quatre projets afin de rapprocher la ligne de Lausanne<sup>100</sup>. Enfin, en mars de la même année, l'ingénieur Mellet rédige un

<sup>96</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Mémoire des autorités communales de Lausanne et rapport des ingénieurs sur la question du passage de la ligne principale par cette ville, présenté devant les membres du Grand-Conseil en 1853.

<sup>97</sup> *Ibid.*

<sup>98</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 23 juillet 1853.

<sup>99</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Rapport adressé par MM. Victor Dériaz et Jules Rochat à la Municipalité de Lausanne au sujet des études faites à sa demande, février 1853.

<sup>100</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Rapport de M. l'ingénieur Herzog à la Municipalité de Lausanne, 26 février 1853.

nouveau rapport en insistant sur les principes qui doivent impérativement régir l'élaboration des chemins de fer en Suisse occidentale:

*«Le tracé du chemin de fer aux abords de Lausanne reproduit la question souvent débattue entre les deux systèmes de tracés: l'un le plus direct possible, sans se préoccuper des populations locales entre les deux points extrêmes; l'autre moins direct et se repliant au besoin pour aller toucher les villes importantes de la contrée. Le premier système a d'abord prévalu assez généralement, surtout parmi les ingénieurs peu habitués aux considérations commerciales [...] Du moment en effet qu'il s'agit d'établir, non un chemin de fer local, mais une ligne de grande communication, il importe aux intérêts de la compagnie concessionnaire, non moins qu'à ceux du pays traversé et des voyageurs, que la ligne principale passe par les grands centres de population et surtout par la capitale du pays, alors même que cette obligation devrait entraîner quelques allongements de parcours.»<sup>101</sup>*

Pour l'ingénieur, dévier la ligne au plus près de Lausanne permettrait au demeurant que les deux transversales Genève–Bâle et Genève–Italie par la rive nord du lac Léman se croisent dans un centre urbain et non en pleine campagne. Cependant, la compagnie s'en tiendra à son tracé initial et cette décision, soutenue par l'exécutif vaudois favorise la sympathie qu'une grande partie de la classe politique lausannoise porte à la ligne par Oron en direction de Fribourg. Edouard Dapples, vice-président démissionnaire de l'Ouest-Suisse se retrouve ainsi au conseil d'administration du LFB.

Les difficultés de l'Ouest-Suisse à imposer ses lignes influencent profondément sa situation financière. Dès 1853, les administrateurs reconnaissent que les longs débats au sujet du rattachement de Lausanne à la ligne principale entraînent de nombreuses incertitudes dans le public sur la rentabilité de l'entreprise. Les actions de l'Ouest-Suisse n'obtiennent dès lors plus la même faveur qu'en 1852. D'autre part, ayant obtenu du canton de Vaud le prolongement d'Yverdon en direction de Laupen, la compagnie se voit dans l'obligation d'entreprendre rapidement une augmentation de son capital-actions qui, de 8'125'000 francs pourrait passer à brève échéance à plus de 30'000'000 de francs. Le conseil d'administration demande donc l'autorisation aux actionnaires d'augmenter le capital et de lancer au besoin un emprunt obligataire. Ces opérations seraient entreprises au moment où le conseil d'administration jugerait les conditions sur le marché favorables<sup>102</sup>. Outre ses difficultés à obtenir des soutiens pour une indispensable augmentation de capital, la compagnie doit faire face à des difficultés avec ses administrateurs et actionnaires anglais:

*«Lors de la souscription du capital, il ne fut versé que deux dixièmes du montant des actions, contre lesquelles il devait être remis aux souscripteurs des*

<sup>101</sup> ACFE, Lausanne, Ouest-Suisse, Rapport de M. l'ingénieur Mellet sur le projet du tracé de chemin de fer de Lausanne et Morges à Yverdon, aux abords de Lausanne, mars 1853.

<sup>102</sup> *Ibid.*, 23 juillet 1853.

*titres provisoires nominatifs [...] L'appel des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> dixièmes fut fait le 15 septembre 1853; il y fut bien répondu en Suisse, mais un grand nombre d'actions en Angleterre n'y répondirent pas, les cours de ces valeurs ayant déjà éprouvé par suite des événements politiques et des circonstances financières, une dépréciation considérable.*

*Nos collègues de Londres pressèrent alors le Conseil de procéder à la vente de ces actions afin, disaient-ils, de dégager leur responsabilité, et l'annonce publique de la mise en vente de 4'160 actions en retard de leur versement, amena rapidement une baisse plus forte encore sur le prix de ces valeurs.»<sup>103</sup>*

La situation des compagnies ferroviaires suisses n'est en effet pas favorable suite au début de la guerre de Crimée, mobilisant dès 1854 les capitaux anglais<sup>104</sup>. C'est dans ce contexte particulier qu'il faut interpréter l'arrivée de la finance parisienne au sein des compagnies helvétiques. En 1855, sur les 60'000 actions supplémentaires de 500 francs que l'Ouest-Suisse désire émettre, seuls 16'250 l'ont été, alors que les 43'750 autres n'ont toujours pas pu être mises sur le marché en raison de l'effondrement des cours. L'Ouest-Suisse se tourne d'abord en direction de l'Etat de Vaud. Prenant exemple sur le modèle français où le gouvernement, depuis la crise économique de 1847-1848 vient en aide aux compagnies ferroviaires déficitaires en leur garantissant un minimum de 4.5% d'intérêt sur leurs obligations<sup>105</sup>, l'Ouest-Suisse demande une garantie d'intérêt de 3% sur les nouvelles émissions qu'elle désirerait entreprendre<sup>106</sup>. Cependant, malgré un avis favorable du Conseil d'Etat, le législatif refuse par deux fois d'octroyer la garantie d'intérêt, mettant en lumière la mauvaise réputation de la compagnie aux yeux d'une partie du monde politique vaudois.

L'autre solution envisage une prise de participation par un puissant partenaire étranger. Dans cette optique, deux Vaudois installés à Paris, MM. Perdonnet et Dubochet, approchent les grands établissements financiers de la capitale française et assez rapidement, suite à une visite à Paris des deux conseillers d'Etat vaudois Blanchenay et Briatte, un accord est trouvé avec le Crédit mobilier. L'établissement des frères Pereire, fonctionnant sur un mode nouveau qui consiste à garder les actions achetées dans leur portefeuille contrairement aux banquiers privés qui cherchent immédiatement à vendre ces actions à leurs clients, se porte acquéreur des 43'750 actions restantes de l'Ouest-Suisse et prend ainsi largement le contrôle de la compagnie.

<sup>103</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 28 mai 1855.

<sup>104</sup> HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 16.

<sup>105</sup> BOUVIER Jean, *Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1972, p. 89.

<sup>106</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 28 mai 1855.

TABLEAU 3:  
LES ADMINISTRATEURS DE L'OUEST-SUISSE APRES L'ARRIVÉE DU CRÉDIT MOBILIER

NOM, PRENOM	PROFESSION
LES ANCIENS ADMINISTRATEURS QUI DEMEURENT AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	
Aubert, Louis	.-
Bonna, Isaac	.-
Constançon, Marc	.-
Doxat, Eugène	.-
Faesch, Alphonse	.-
Fraisse, William	Directeur de l'Ouest-Suisse
Odier, Charles	Banquier à Genève
Shopper, Jean	.-
LES NOUVEAUX ADMINISTRATEURS NOMMES PAR LE CRÉDIT MOBILIER	
Delessert, Edouard	Propriétaire
Des Arts, Marc-Gédéon	Banquier
Dubochet, Jean-Jacques	Négociant
Dubochet, Vincent	Négociant
d'Eichthal, Adolphe	Banquier
Perdonnet, Auguste	Ingénieur
Pereire, Emile	Banquier
Pereire, Eugène	Banquier
Rhoné, Charles	Ingénieur
Thurneysen, Auguste	Propriétaire

Source: ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, Compagnie de l'ouest des chemins de fer suisses, *Statuts*, Paris, 1855.

Se portant acquéreur des titres restant pour un prix unitaire de 400 francs, le Crédit mobilier exige de pouvoir désigner dix administrateurs, alors que les possesseurs des 16'250 autres titres en nommeront seulement huit<sup>107</sup>. Sur les marchés financiers, l'intervention massive du Crédit mobilier est immédiatement visible, puisque le titre de l'Ouest-Suisse, qui était descendu de 500 francs à 360 francs, remonte durant les négociations à 485 francs, puis évolue au-delà du pair, une fois les tractations terminées<sup>108</sup>.

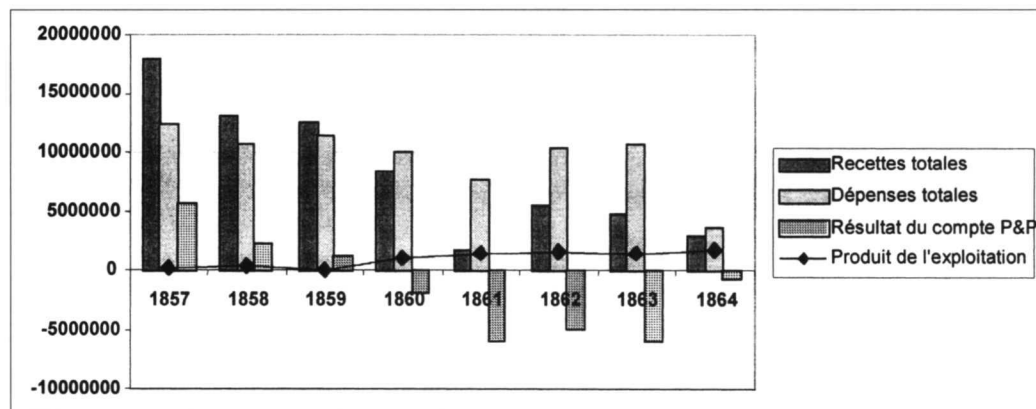
<sup>107</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 25 août 1855.

<sup>108</sup> HALPERIN Ernst, *Der Westbahnkonflikt...*, p. 21.

L'intervention du Crédit mobilier ne signifie pas pour autant que la situation financière de l'Ouest-Suisse s'améliore durablement. Les titres ont certes trouvé preneur, mais le manque de concertation entre les cantons, les pressions politiques afin de pousser la compagnie à modifier son tracé et la concurrence effrénée entre le groupe dirigé par les Rothschild et les Pereire expliquent en partie la situation financière de l'Ouest-Suisse.

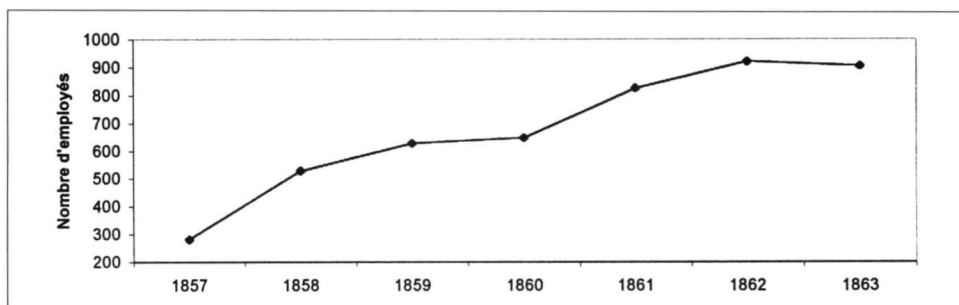
Cependant, ces difficultés sont également à chercher dans le fonctionnement même des compagnies ferroviaires. Dans un premier temps, n'exploitant que des petits tronçons et devant faire face aux énormes dépenses entraînées par la construction des lignes, une compagnie ferroviaire peut difficilement s'avérer rentable. Le graphique 1 démontre cette réalité. Nous avons représenté les recettes figurant au compte P&P et dans lesquelles le comptable de la compagnie fait figurer les divers emprunts-obligations et les émissions d'actions, ainsi que le résultat du compte exploitation, qui concerne spécifiquement les bénéfices apportés par la marche des trains sur la ligne. Le graphique montre ainsi que face à l'engagement de capitaux nouveaux, les recettes provenant de l'exploitation (Produit de l'exploitation) sont quasi inexistantes. Dans les dépenses, une partie concerne spécifiquement l'exploitation ; une part non-négligeable sert aux paiements des salaires, dont la masse croît d'année en année, liée à une forte augmentation de la main-d'œuvre employée par l'entreprise (graphique 2). Toutefois la majeure partie des dépenses provient de la construction des lignes et installations nouvelles. Dès 1860, les dépenses excèdent les recettes et seule la reprise en 1864 de l'exploitation en régie par Laurent, Bergeron & Cie, engageant le rapprochement avec les autres compagnies ferroviaires romandes, permet de limiter l'excédent<sup>109</sup>.

GRAPHIQUE 1: RÉSULTATS FINANCIERS DE L'OUEST-SUISSE ENTRE 1857 ET 1864 (EN FR.S.)



<sup>109</sup> Cf. p. 552.

GRAPHIQUE 2: EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOYÉS DE L'OUEST-SUISSE



Source: ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, années diverses.

La transversale Genève–Bâle telle que la prévoyaient les administrateurs de l'Ouest-Suisse paraît de plus en plus difficile à réaliser, tant les exigences cantonales et communales sont difficiles à concilier<sup>110</sup>. Face à cette situation, la ligne que projettent les autorités vaudoises entre Jougne et Massongex prend, aux yeux des administrateurs, un intérêt grandissant. En 1853, lorsque le Conseil d'Etat vaudois lui impose cette concession, l'Ouest-Suisse se montre extrêmement prudente et justifie son hésitation par «*l'ignorance où [elle est concernant] le coût et le revenu de cette ligne.*»<sup>111</sup> Les administrateurs reconnaissent cependant que si du côté français la ligne Salins–Jougne est réalisée, le chemin de fer de Jougne à Saint-Maurice pourrait s'inscrire dans une grande ligne de Paris à Gênes «*sans autre interruption que le passage des Alpes.*»<sup>112</sup> Trois années plus tard, alors que le législatif fédéral vient de donner la préférence à une liaison par Oron en direction de Fribourg aux dépens de la ligne par Morat, les administrateurs ne montrent plus aucune retenue et leur volonté est désormais de «*pousser de toutes [les] forces à la jonction du réseau [...] avec les lignes françaises par Jougne.*»<sup>113</sup> La liaison entre la France et l'Italie entre désormais de plein pied dans la stratégie de la compagnie qui voit ses prétentions de contrôler tout le trafic en direction de Bâle fortement compromises.

Toutefois, afin d'offrir la rentabilité souhaitée, la ligne doit impérativement ne pas se terminer en cul-de-sac à Vallorbe. Or, du côté français, le Besan-

<sup>110</sup> Jean-Pierre Dorand analyse en détail les difficultés à trouver un tracé qui satisfasse tout le monde dans le canton de Fribourg. Comme le suggère le sous-titre de son étude, l'élaboration de cette transversale a été, dans le canton une «*guerre des bourgs*». Cf. DORAND Jean-Pierre, *Chemins de fer et régions...*

<sup>111</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 23 juillet 1853.

<sup>112</sup> *Ibid.*

<sup>113</sup> ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse, AG, 27 octobre 1856.



çon–Pontarlier–Jougne (frontière suisse) des Pereire et le Dôle–Pontarlier–Frontière suisse–(les Verrières) des Rothschild sont en concurrence. Un événement viendra accélérer la décision. Dès 1852 en effet, le gouvernement français, tirant les conclusions de la grande crise qui secoue les compagnies ferroviaires depuis 1847, pousse celles-ci à fusionner. L’Etat cherche cependant à maintenir une concurrence modérée entre les divers réseaux. Le monopole est exclu et, dès lors, Napoléon III voit d’un bon œil la rupture entre les Rothschild et les Pereire en 1852. La Compagnie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), inféodée aux Rothschild naît en 1857 de ce vaste mouvement de regroupement<sup>114</sup>.

Cette conception mène à un changement dans la politique française des concessions. Celles-ci regrouperont dorénavant un ensemble de lignes secondaires autour d’une ligne principale. On assiste par conséquent à la naissance des monopoles régionaux<sup>115</sup>. Suivant cette logique, il est exclu d’accorder les projets de traversée du Jura à deux compagnies différentes. En avril 1857, le gouvernement français accorde la ligne de Jougne, en même temps que celle des Verrières, au PLM. Dès lors, pour le groupe Rothschild, il est clair que la ligne de Jougne, servant en premier lieu l’Ouest-Suisse et les Pereire ne se fera pas et la compagnie vaudoise voit à nouveau ses chances de désenclavement fortement compromises<sup>116</sup>.

La transversale France–Italie envisagée par l’Ouest-Suisse entraîne aussi des difficultés avec sa connexion valaisanne. Dans la convention signée le 10 mars 1856, il est convenu de construire le parcours Lausanne–Villeneuve mais surtout de relier Villeneuve à Massongex et donc au Valais. Les travaux avancent rapidement et le 10 juin 1857, la ligne Villeneuve–Bex est mise en service. Mais le Valais refuse obstinément de laisser les rails de l’Ouest-Suisse franchir le Rhône et concurrencer son propre projet Bouveret–Sion. Le canton de Vaud saisit le Conseil fédéral en vue d’obtenir une concession forcée. Un arrangement est trouvé et le 1<sup>er</sup> novembre 1860, Bex est relié à St-Maurice par le rail<sup>117</sup>.

### *Valais: la succession des faillites*

Les chemins de fer en Valais ont été établis grâce à un lien étroit avec les projets de percement des Alpes. Le premier projet ferroviaire concernant le Valais date de septembre 1852 lorsque, par l’intermédiaire du Conseil d’Etat vaudois, MM. Béguin et Franel, à la tête d’un groupe financier parisien, font savoir au Conseil d’Etat valaisan qu’ils désirent obtenir une concession pour relier Villeneuve à Martigny dans l’optique d’une hypothétique percée du St-Bernard. En

<sup>114</sup> RIBEILL Georges, *La révolution ferroviaire: la formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, 1993, pp. 42 et suivantes.

<sup>115</sup> CARON François, *Histoire des chemins de fer...*, pp. 201 et suivantes.

<sup>116</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 33.

<sup>117</sup> Le canton de Vaud, en échange, promettait d’accorder une concession pour une ligne directe Villeneuve–Bouveret.

Valais, on exige un embranchement pour Sion, mais surtout, les intérêts locaux demandent un raccordement en direction du Bouveret, port valaisan sur le Léman. Face à cette exigence, MM. Béguin et Franel abandonnent leur projet, le port de Villeneuve suffisant à assurer la rentabilité de la ligne projetée.

Désormais, le Valais adopte, comme la plupart des cantons, une politique résolument indépendante et cherche, dès le retrait de la demande de concession Béguin et Franel, des financiers pour assurer la construction de sa ligne. Comme le souligne Sabine Varone-Pochon, dans un récent mémoire de licence de l'Université de Lausanne, le chemin de fer opère son intrusion en Valais au moment même où les radicaux occupent pour la première fois la direction des affaires<sup>118</sup>. Cependant cette coïncidence chronologique ne nous permet pas d'attribuer pour autant au radicalisme valaisan l'effort de modernisation du canton. Pierre-Michel Rey, en parlant de l'action économique menée par le régime radical entre 1848 et 1857, arrive à cette conclusion sans concession:

*«Dès 1848, des problèmes nouveaux se posent au Valais, problèmes avant tout d'ordre économique. L'essentiel devient de faire sortir le canton de son état de sous-développement. Cette nécessité de progrès n'est pas liée aux luttes traditionnelles des tendances politiques. Or, si le libéralisme disposait d'un programme économique étendu, le parti radical, engagé dans un combat sans pitié contre les forces réactionnaires a complètement laissé de côté cet aspect. Une fois les nouvelles institutions établies, le radicalisme valaisan se trouve désemparé.»*<sup>119</sup>

Au début des années 1850, l'exécutif valaisan charge donc le conseiller d'Etat radical Maurice Claivaz (1798-1883) d'obtenir un financement des banquiers genevois, parisiens ou londoniens. Celui-ci approche d'abord les financiers genevois. Très vite toutefois il se détourne de ceux-ci. Décision sans doute hâtive, car ces banquiers, en 1852, sont occupés à établir l'Ouest-Suisse. Claivaz approche alors à Paris divers milieux financiers, malgré les mises en garde répétées de Joseph-Hyacinthe Barman (1800-1885), chargé d'affaires de la Confédération suisse à Paris et originaire de St-Maurice<sup>120</sup>. Ce dernier conseille une collaboration avec Vaud pour l'établissement d'une ligne Lausanne–St-Maurice et l'abandon de la volonté absolue de faire aboutir les voies au Bouveret. Les recommandations de Barman restent toutefois sans effet.

<sup>118</sup> VARONE-POCHON Sabine, *Le chemin de fer en Valais: un symbole du progrès?*, mémoire de licence en Lettres, Université de Lausanne, 1995, p. 8.

<sup>119</sup> REY Pierre-Michel, *Le régime radical en Valais 1847-1857*, mémoire de licence en Lettres, Université de Fribourg, p. 146.

<sup>120</sup> Au sujet des carrières politiques de Joseph-Hyacinthe Barman et de Maurice Claivaz, cf. BINER Jean-Marc, «Autorités valaisannes 1848-1977/79» dans *Vallesia*, Sion, 1982.

Le financement semble acquis lorsque le 11 janvier 1853 Clavaz signe le projet de concession Bouveret-Sion. L'autre partie contractante est le «comte» Adrien de La Valette, un journaliste et administrateur parisien<sup>121</sup>. Cette concession marque le début des déboires du chemin de fer en Valais:

*«Si les chemins de fer dans le Valais avaient été concédés à une Compagnie solide et sérieuse, nul doute qu'ils n'eussent été établis parmi les premiers en Suisse, car leur construction ne présentait pas de grandes difficultés. En outre, la jonction avec le réseau sarde, par la traversée du Simplon, aurait été réalisée longtemps avant le percement du Gothard. Pour le malheur du pays, cette entreprise tomba entre les mains d'hommes incapables qui en faisaient l'objet d'une spéculation et y cherchaient avant tout leur profit personnel.»*<sup>122</sup>

La concession signée entre La Valette et le canton du Valais est avantageuse pour le financier parisien. L'Etat du Valais s'engage à fournir tous les terrains pour deux voies, tous les bois nécessaires, l'exécution des terrassements pour une voie et des travaux d'art pour deux voies et ceci soit à titre de subvention, soit à titre de souscription dans le capital de la société à créer<sup>123</sup>. Selon une estimation faite dans la *Gazette du Valais*, ces subventions et prises de participation coûteraient au Valais la somme de 8'260'000 francs<sup>124</sup>. Mais qu'est-ce cette somme en comparaisons des bienfaits que peut amener au canton l'établissement d'une ligne de chemin de fer, comme le souligne, en décembre 1854, le président du Grand-Conseil lors de la séance de clôture de la session:

*«Il me semble hors de doute, très honorés Messieurs, que l'établissement du chemin de fer aura, entre autres, la conséquence immédiate de procurer au Valais le versement de capitaux très considérables, d'activer momentanément au moins, l'activité du commerce et de l'industrie, d'accroître la valeur des terres vaines et susceptibles de culture, d'assurer la consommation d'un grand nombre de nos productions et de faire affluer dans nos vallées les voyageurs et les touristes qui viendront s'initier avec bonheur aux scènes grandioses et aux belles horreurs de nos Alpes.»*

<sup>121</sup> PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», pp. 26 et suivantes.

<sup>122</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, p. 41.

<sup>123</sup> PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 31.

<sup>124</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 14.

Pourtant le chantier, pas même encore entrepris, éveille déjà des doutes et le même de continuer:

*«Mais on se demande encore quel sera le résultat final de cette entreprise pour le bien-être du Valais, proportion gardée, des besoins nouveaux, réels ou factices, inoculés parmi nos populations, dont les mœurs et les usages auront subi une étrange transformation.»*<sup>125</sup>

Aucune société capable d'apporter les capitaux nécessaires à l'entreprise n'est créée dans l'immédiat et face au risque de voir le Conseil d'Etat prononcer la déchéance de la concession, La Valette passe quelques contrats avec des petites et moyennes entreprises et fait exécuter quelques travaux. En février 1853, il passe ainsi un contrat avec l'entreprise de construction parisienne Hunebelle & Cie, pour un montant total de 12.5 millions de francs<sup>126</sup>. La Valette ne dispose cependant pas de cette somme. Il engage ainsi la société avant même sa fondation et se réserve d'ores et déjà 500'000 francs pour l'apport de la concession.

En août 1854, il forme une première société, la Compagnie du Sud de la Suisse dont il assure à la fois la vice-présidence du conseil d'administration et la direction. Les autres membres du conseil d'administration de la compagnie sont Edouard Delessert, fils du banquier parisien Gabriel Delessert, Gaspard Zen Ruffinen, président conservateur du Conseil d'Etat valaisan, Maurice Claivaz et Achille Morisseau de Paris<sup>127</sup>. Aussi bien La Valette que les dirigeants valaisans conçoivent que le seul tronçon Bouveret-Sion ne peut prétendre attirer les capitalistes. En novembre 1854 La Valette obtient les concessions pour prolonger d'une part la ligne en direction de Brigue et de la frontière sarde au Simplon et d'autre part, du Bouveret en direction de St-Gingolph, à la frontière française<sup>128</sup>. Fort de ses concessions valaisannes, La Valette attend 1856 pour mettre sur pied une nouvelle société capable de mener à bien le financement des travaux. Le capital social de la société qui prend le nom de Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie: jonction centrale des réseaux des chemins de fer au Nord et au Sud des Alpes (Compagnie de la ligne d'Italie), s'élève à 25 millions de francs divisé en actions de 250 francs<sup>129</sup>. Il ne faut pas plus d'une dizaine de jours pour que tous les titres trouvent preneur.

<sup>125</sup> SALAMIN Michel, *Le Valais de 1798 à 1940*, Sierre, 1978, p. 177.

<sup>126</sup> PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 35.

<sup>127</sup> *Ibid.*, p. 36.

<sup>128</sup> PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 37.

<sup>129</sup> *Ibid.*, p. 40.

**TABLEAU 4:**  
**MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE DE LA LIGNE D'ITALIE**

<b>NOM, PRENOM</b>	<b>ACTIVITE, LIEU DE RESIDENCE</b>	<b>RÔLE AU SEIN DE LA DIRECTION DE LA COMPAGNIE</b>
La Valette, Adrien	Propriétaire, Paris	Vice-président du comité de direction
Morisseau, Achille	Propriétaire, Paris	
Zen Ruffinen, Gaspard	Ancien Conseiller d'Etat valaisan, Loèche	
Claivaz, Maurice	Ancien Conseiller d'Etat valaisan, Martigny	Membre du comité de direction
Fazy, James	Conseil d'Etat genevois, Genève	
Monternault, Victor de	Ancien magistrat, administrateur de la Compagnie d'Orléans, Paris	Président du comité de direction
Drouillard Hippolyte	Banquier, administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, Paris	
Blaque-Belair	Associé à la banque Drouillard, Paris	
Bourmont, Charles de	Ancien officier d'état-major, Paris	
Lacroix, P.H.A.	Administrateur des Messageries Impériales, du chemin de fer d'Orléans et du Grand Central	
Austin, William	Administrateur du chemin de fer	
	Rymney-Londres, Londres	
Giplin, Charles	Administrateur du chemin de fer North et South-Western Jonction, Londres	
Mortimer Charles-Smith	Administrateur de la Compagnie de chemin de fer de Londres et de Southampton à Portsmouth, Londres	

Source: PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 41.

Une rapide analyse des membres du conseil d'administration démontre l'impact international que La Valette a réussi à donner à la ligne. On y dénote la présence d'une majorité de Français, certains siégeant déjà dans des conseils d'administration d'autres compagnies ferroviaires. La présence de capitalistes français n'étonne cependant pas, même si aussi bien les Rothschild que les Pereire sont absents de l'affaire, ce qui fait dire à Marcel Blanchard, dans un article paru en 1942, que la compagnie a été fondée par des financiers de seconde zone opérant dans les grands cercles parisiens<sup>130</sup>. Trois Anglais, administrateurs de compagnies ferroviaires dans leur pays, sont aussi présents au sein du conseil d'administration. Plusieurs hypothèses expliquent l'intérêt que les Anglais ont pu témoigner à la

<sup>130</sup> BLANCHARD Marcel, *Revue de géographie alpine*, 1942, p. 249. Cité ici par PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 47.

ligne de la plaine du Rhône. Un intérêt purement économique tout d'abord, puisque comme tout exploitant ferroviaire, les Anglais sont avant tout intéressés par «*la distance la plus courte*»<sup>131</sup>. Dans cette optique, la percée prochaine de l'isthme de Suez, qui deviendra réalité en 1869, devrait provoquer un déplacement du commerce en direction des ports italiens de l'Adriatique, plus court chemin en direction du canal. L'ingénieur Charles Jacquemin publie en 1862, avec le soutien du gouvernement vaudois, une étude sur le sujet et dans laquelle il préconise justement un percement rapide du Simplon en prévision de la construction du canal de Suez<sup>132</sup>.

L'argument touristique pourrait également expliquer la présence d'Anglais au sein du conseil d'administration de la compagnie. L'historien Laurent Tissot décrit ainsi un secteur touristique anglais extrêmement dynamique et qui rapidement prend conscience de toutes les possibilités que lui offre le transport ferroviaire. Entre 1840 et 1870, le mouvement des passagers entre l'Angleterre et le continent ne cesse ainsi de croître, grâce à l'augmentation de l'offre et dès les années 1860, la Suisse et l'Italie connaissent un flot continu d'Anglais qui ne cesse qu'avec le premier conflit mondial<sup>133</sup>.

Au fil des années, un élément politique peut enfin expliquer l'intérêt que les Anglais ont à soutenir la ligne de la plaine du Rhône en prévision d'un percement du Simplon. Dans l'optique d'un possible tunnel sous la Manche, la ligne du Simplon deviendrait la voie la plus rapide pour la Malle des Indes en évitant le transit en territoire allemand que suppose le passage par le Gothard. Mais pour que cet élément supplémentaire soit susceptible d'attirer l'intérêt britannique, il faut attendre la montée de la puissance allemande dans les dernières trente années du XIX<sup>e</sup> siècle. Ayant étudié le percement du Simplon sous l'angle des relations internationales, Gérard Benz est cependant surpris de ne pas retrouver un soutien anglais apparent en faveur du concurrent du Gothard<sup>134</sup>.

Le 29 novembre 1856, La Valette obtient du Piémont les concessions pour relier Genève au Valais par la rive gauche du lac Léman et pour relier Arona à Domodossola ou Crevola avec un prolongement éventuel jusqu'à la jonction avec la ligne suisse au Simplon<sup>135</sup>. La ligne d'Italie continue, hormis les professionnels du chemin de fer et les capitalistes français, à susciter de l'intérêt: celui du Piémont et de Cavour tout d'abord, qui entrevoient déjà avec l'aide de Napoléon III la possibilité de bouter les Autrichiens hors de la Lombardie; celui des Genevois ensuite, qui verraient leur ville devenir un passage important entre la France et l'Italie via le Valais. Dès la création de la Compagnie de la ligne d'Italie, James Fazy

<sup>131</sup> TISSOT Laurent, «Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939)» dans *Histoire, Economie et Société*, vol. 11 (1992), p. 92.

<sup>132</sup> JACQUEMIN Charles, *Simplon-Suez*, Lausanne, 1862.

<sup>133</sup> TISSOT Laurent, «Les traversées ferroviaires...», p. 99. Cf. aussi TISSOT Laurent, «How did the British conquer Switzerland? guidebooks, railways, travel agencies 1850-1914» dans *The journal of transport history*, n° 1 (1995), pp. 21-54.

<sup>134</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 246.

<sup>135</sup> BONJOUR Félix, *Le percement du Simplon*, Lausanne, 1906, p. 4.

siège au sein de son conseil d'administration mais abandonne son poste dès 1857, suite sans doute à la volonté sarde de voir la ligne se souder au Lyon-Genève plus à l'ouest de la ville et de relier Genève seulement par une ligne secondaire en direction d'Annemasse.

Dès 1857, un premier avant-projet de passage du Simplon par une voie ferroviaire est établi. Fort de l'expérience du Mont-Cenis, dont on reconnaît la réussite grâce aux «*meilleurs esprits*», parmi lesquels l'ingénieur genevois Daniel Colladon<sup>136</sup>, on pense percer un souterrain de 12 kilomètres. L'entrée nord se situe à 1'068 mètres d'altitude, et le portail sud à 1'011 mètres. Le devis s'établit à 74 millions de francs. Les années suivantes connaissent une succession ininterrompue de projets. Les discussions principales tournent autour de l'altitude à laquelle il faut s'attaquer à la montagne. Aux projets de tunnel de base très coûteux, s'opposent des souterrains aux altitudes plus élevées mais moins chers<sup>137</sup>.

Très rapidement cependant, la compagnie, livrée à une gestion financière catastrophique, déchirée par des dissensions au sein du conseil d'administration, voit son étoile pâlir. Malgré l'arrivée du train en gare de Sion en mai 1860<sup>138</sup>, le conflit entre le conseil d'administration siégeant à Paris et le comité directeur siégeant en Suisse s'accroît. Dès 1861, c'est une véritable guerre interne, par notes et mémoires calomnieux interposés qui agite le conseil d'administration de la compagnie. Un certain H. Mercier publie ainsi un brûlot incendiaire, extrêmement documenté, dans lequel il s'attaque à La Valette et à Maurice Claivaz et entend dénoncer «*les faits d'une haute gravité, imputables à MM. Adrien de La Valette et M. Claivaz, tous deux membres du comité de direction et du conseil d'administration de la Compagnie.*»<sup>139</sup>

Agissant au nom de la majorité des administrateurs, H. Mercier commence par dénoncer le contrat passé entre La Valette et les entrepreneurs Hunebelle & Cie, dans lequel, le financier parisien se serait réservé 500'000 francs pour l'apport de la concession et aurait facturé les bois fournis gratuitement par l'État du Valais. La Valette aurait aussi décidé d'entreprendre lui-même les travaux à la charge du canton, car n'ayant pas encore formé de compagnie, il ne pouvait promettre au gouvernement valaisan d'effectuer sa part de travaux. Et H. Mercier d'insister:

«*Il a été un coup de fortune pour le gouvernement du Valais [...] mais a causé à la Société qui s'est créée après un grave préjudice.*»<sup>140</sup>

<sup>136</sup> Au sujet de Daniel Colladon, voir notamment PAQUIER Serge, *Histoire de l'électricité...*, vol. 1, pp. 193-194. Notons que Colladon sera un fervent défenseur du tunnel du Simplon. Voir COLLADON Daniel, *Notes sur les inconvénients et les difficultés du tunnel étudié sous le Mont-Blanc et de ses lignes d'accès projetées. Avantages incontestables d'un chemin de fer international par le Simplon*, 1880, Genève.

<sup>137</sup> COMITE DU SIMPLON, *Mémoire technique à l'appui des plans et devis*, Lausanne, 1882, p. 6-7.

<sup>138</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 15.

<sup>139</sup> *Lettre de M. H. Mercier aux actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon, contenant l'exposé des faits et actes de MM. Adrien de Lavalette et M. Claivaz*, Paris, 1861, p. 1.

<sup>140</sup> *Ibid.*, p. 11.

Les accusations continuent. En 1856, La Valette aurait ainsi rencontré le conseiller d'Etat valaisan Alexis Allet, soucieux avant tout de soustraire le canton à ses importantes obligations envers la compagnie. Selon Mercier, La Valette, désireux de s'accaparer du plus grand nombre de titres de la compagnie, aurait alors, sans demander l'avis du conseil d'administration, libéré le Valais de ses obligations en échange de 7'000 des 8'000 actions non encore libérées et en possession de l'Etat. Selon les accusateurs, la stratégie de La Valette était extrêmement simple:

*«[...] si les actions faisaient prime il les réclamait pour son compte et en encaissait le bénéfice. Si les actions étaient dépréciées, tombaient au-dessous du pair, il ne les levait pas, les laissait à la souche, au compte de la Compagnie, comme actions non placées et révélait alors la position nouvelle qu'il avait fait au gouvernement du Valais.»<sup>141</sup>*

Cette opération provoque la perte de 700'000 francs à la société, provenant d'actions que le Valais ne lèvera pas. Mercier s'attaque ensuite à l'ancien conseiller d'Etat valaisan et membre du comité de direction de la compagnie Maurice Claivaz. Selon lui, l'homme politique aurait encaissé à son profit une remise de 10% sur des travaux qu'il aurait lui même accordés à un entrepreneur du nom de Batisse. A ce sujet, les accusateurs citent une lettre que Batisse aurait adressée à Maurice Claivaz:

*«Monsieur Claivaz,  
Puisque vous voulez bien m'accorder votre concours dans mon entreprise sur le chemin de fer du Valais, tant en appuyant mon crédit que par des avances de fonds et par le règlement de mes affaires contentieuses, j'ai, de mon côté à vous indemniser; ce que je fais en vous abandonnant dès aujourd'hui le dixième sur le prix des travaux d'art qui me seront confiés sur la ligne.  
Batisse.»<sup>142</sup>*

La réponse de La Valette *«aux pamphlétaires de la Ligne d'Italie»* ne se fait guère attendre et nous permet de voir un peu plus clair sur les discordes qui déchirèrent la compagnie. Après avoir vanté en une longue diatribe enflammée son honnêteté et sa soumission au bien-être public, après avoir fermement défendu l'honneur et le patriotisme de Maurice Claivaz, La Valette s'engage dans une présentation vengeresse de ses ennemis au sein du conseil d'administration. Victor de Monternault tout d'abord, directeur de la compagnie et qui, par ses propos blessants aurait entraîné la démission de James Fazy. La Valette nous offre de Monternault le portrait sans concession d'un homme qui reflète la fièvre boursière de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle:

*«N'est-ce pas aussi curieux d'entendre le spéculateur le plus assidu de la bourse, qui tous les jours religieusement passe trois heures au temple de la*

<sup>141</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>142</sup> *Ibid.*, p. 47.



*bourse, en prière devant le Dieu Plutus, le Dieu des primes et des différences, avec autant de régularité et de ferveur qu'il prend ses repas, accuser de spéculation effrénée de bourse, un homme qui n'y met pas le pied et qui ne comprend par les jeux de la bourse, et qui n'a jamais voulu ni les comprendre ni les pratiquer?»<sup>143</sup>*

L'instigateur de la Compagnie du Simplon s'attaque ensuite aux «deux lieutenants» du directeur, Achille Morisseau et Charles de Bourmont. Le second serait l'auteur d'une lettre de menace à La Valette:

*«Vous avez amassé contre vous des haines implacables, on a juré de vous perdre; il y a contre vous un dossier terrible qui doit vous déshonorer. Vendez toutes vos propriétés, ramassez les débris de votre fortune, hâtez-vous de quitter la France; si dans un mois vous n'êtes pas à l'étranger, je ne retiendrai par le bras puissant qui doit vous écraser, et vous tomberez avec éclat, aux applaudissements de tout Paris.»<sup>144</sup>*

Le financier parisien termine en levant le voile sur le mystérieux H. Mercier, auteur de la *Lettre aux actionnaires*, en déclarant qu'il s'agirait d'un ancien capitaine français, sans lien direct avec la compagnie mais qui, à la recherche d'une position sociale aurait vendu sa signature à M<sup>e</sup> Raisin, avocat à Genève et commissaire général des administrateurs ligués contre La Valette<sup>145</sup>.

Que penser de ces accusations de part et d'autre? Sont-elles véridiques? Force est de constater qu'il est difficile d'en vérifier l'exactitude et qu'il nous appartient dès lors de les considérer avec prudence. Elles dénotent en tous les cas la tension extrême qui, dès le début des années 1860, règne au sein du conseil d'administration et supposent aussi un certain nombre de malversations au sein même de la compagnie. Mais sans aucun doute, l'instinct de spéculation, dénoncé par La Valette chez Monternault, existe-t-il des deux côtés et aussi bien l'une que l'autre des parties aura, par ses agissements, durablement affecté le projet ferroviaire. Pour les observateurs extérieurs à la compagnie, la personnalité marquante reste cependant celle, extrêmement contestée, d'Adrien de La Valette. Ainsi en février 1874, une note du conseiller de la Légation suisse à Paris, Charles Lardy, à l'attention de Schenk, président de la Confédération et chef du Département politique mentionne:

*«M. Cézanne [chargé du rapport concernant le Simplon par la Commission française des chemins de fer] n'est nullement favorable à M. de La Valette,*

<sup>143</sup> LA VALETTE Adrien de, *Fragments de l'histoire de la Ligne d'Italie à travers la vallée du Rhône et le Simplon*, Paris, non-daté, p. 14.

<sup>144</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>145</sup> La Valette reviendra longuement sur les tensions au sein du conseil d'administration. En 1862, l'imprimeur genevois Georg publie ainsi une série de cinq ouvrages dans lesquels Lavalette se propose d'écrire l'histoire des passages alpins, mais qui sont plutôt destinés à revenir sur la polémique. Cf. notamment LA VALETTE Adrien de, *Fragments de l'histoire de la ligne d'Italie à travers la vallée du Rhône et le Simplon. Lettres, récits et documents*, Genève, 1862.

*qu'il considère comme ayant discrédité la ligne du Simplon et causé par avance un sérieux préjudice aux personnes qui voudront s'occuper d'une manière réelle de la construction de cette grande voie alpestre.»<sup>146</sup>*

Mais de leur côté, les autres membres du conseil d'administration ne sont pas lavés de tout soupçon. En 1862, les deux factions se retrouvent devant le Tribunal correctionnel de la Seine à Paris. Le *Confédéré du Valais* nous en fait le compte-rendu:

*«Après onze jours d'audience, la brochure "Lettre aux actionnaires" est déclarée diffamatoire et calomnieuse et comme telle frappée de suppression, ainsi que les réponses. Mercier et Pisson de Genève (les signataires de cette brochure) sont condamnés à 15 jours de prison et à frs. 1'000.- d'amende. MM. Monternault, de Bourmont et Morisseau, reconnus moralement complices, échappent à la peine, quoique leur culpabilité soit établie dans les considérants. M. de La Valette, pour ses lettres [...] et pour des coups et des maltraitements avoués, est condamné à deux mois de prison et à frs. 1'000.- d'amende. M. Claivaz, à cause de certaines phrases inscrites dans sa citation judiciaire et jugées diffamatoires, est condamné à frs. 500.- d'amende.»<sup>147</sup>*

Après diverses tentatives d'arbitrage, le Conseil d'Etat valaisan place, le 23 septembre 1861, le chemin de fer sous séquestre, en instituant une commission de régie composée des membres de la direction. Quelques jours plus tard, l'assemblée des actionnaires révoque cependant les directeurs, dont La Valette, et le conseil d'administration, par la voie de son avocat bernois Niggeler, demande au Conseil fédéral l'annulation de la mise sous régie<sup>148</sup>. Selon l'avocat bernois, qui cite la *Gazette du Valais*, le Conseil d'Etat aurait décidé de prendre inscription hypothécaire sur les lignes que la société a exécutées dans le canton afin de garantir l'exécution de ses engagements. Pour Niggeler cette stratégie serait cependant inutile, puisque les obligataires primeraient sur l'inscription de l'Etat du Valais. D'autre part, les autorités valaisannes auraient transféré le siège social de la compagnie de Genève à Sion, afin que celle-ci soit soumise au jugement des tribunaux valaisans qui n'oseront contrer les décisions du Grand-Conseil ou du Conseil d'Etat<sup>149</sup>.

Entre 1862 et 1865, la compagnie est administrée par de nouvelles personnalités mais, face aux déficits financiers, elle est obligée de déposer le bilan. En prévision d'une vente aux enchères, le cahier des charges du futur acquéreur est établi et, après trois tentatives infructueuses, la ligne est cédée en 1867 pour

<sup>146</sup> DDS, vol. 3, p. 95.

<sup>147</sup> *Confédéré du Valais*, 16 mars 1862, cité ici par PERRIN Paul, «Les débuts du chemin de fer...», p. 98. En appel devant la Cour impériale, celle-ci confirme les amendes, mais supprime les peines de prison.

<sup>148</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, p. 43 et *Requête adressée au Conseil fédéral de la Confédération suisse pour la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie contre le gouvernement du canton du Valais*, octobre 1861.

<sup>149</sup> *Requête adressée au Conseil fédéral...*

2,5 millions de francs à son ancien propriétaire, le comte Adrien de La Valette, qui fonde la Compagnie internationale de la ligne d'Italie par le Simplon (Compagnie internationale de la ligne d'Italie)<sup>150</sup>. Celui-ci, dans une lettre publiée dans la *Gazette du Valais*, revient sur les déboires de l'ancienne compagnie et promet que l'actif social est maintenant réuni, grâce à l'association d'un nombre suffisant d'actionnaires et d'obligataires<sup>151</sup>. Les déboires de la première compagnie ont cependant entamé la confiance qu'avaient les éventuels investisseurs dans la rentabilité future de la ligne. Afin de les appâter, La Valette ne recule devant aucun mensonge. Ainsi cette annonce qu'il fait paraître dans la presse :

*«[...] le Valais, pays aux 300 foires, le Saint-Bernard donnant accès au Piémont et à ses 50'000 têtes de bétail. La vallée du Rhône abonde en mines de fer, de plomb, d'argent et de cuivre. Elle renferme un immense bassin d'antracite de 60 km de longueur, dont la richesse n'est nullement inférieure aux riches bassins de la Loire et de la Belgique. Ses vins s'exportent dans les provinces les plus reculées de l'Allemagne [...]»<sup>152</sup>*

Les prospectus de La Valette décrivent aussi un pays où les bains renommés d'Evian, de Lavey, de Saxon, de Loèche et de Brigue concurrençaient déjà les eaux des Pyrénées et selon lui, l'ouverture prochaine du canal de Suez devrait amener vers l'Europe centrale 700'000 voyageurs et 22 millions de tonnes de marchandises par an dont une grande partie transiterait par le Valais. Enfin, ils n'hésitent pas à décrire le Valais comme un pays riche en manufactures. Cette dernière assertion paraît très éloignée de la réalité du tissu économique valaisan. Ainsi, en 1866, le Conseil d'Etat stipule désabusé :

*«Les fonderies métallurgiques de Steg, les fabriques de verre de Monthey, celles de tabacs à Sion sont à peu près les seuls établissements qui aient résisté à l'atonie qui atteint successivement toute industrie en Valais. Les causes de cet insuccès doivent être attribuées bien plus au défaut de connaissances et d'expérience nécessaire que dans les conditions premières des entreprises de ce genre.»<sup>153</sup>*

<sup>150</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, p. 44.

<sup>151</sup> LA VALETTE Adrien de, *Lettre concernant le chemin de fer du Simplon*, Paris, mai 1866.

<sup>152</sup> Cité par PERRIN Paul, *Les débuts du chemin de fer...*, pp. 44-45. Pour Paul Perrin, La Valette aurait publié cette annonce lors de la formation de la première Compagnie de la ligne d'Italie en 1856. Cependant, si l'on suit les déclarations contenues dans un rapport de 1872 écrit par la plume de Joseph-Hyacinthe Barman et sur lequel nous reviendrons, il apparaît que La Valette a utilisé ce type de procédé mensonger pour la levée du capital social de la seconde compagnie uniquement. Cf. BARMAN Joseph-Hyacinthe, *Mémoire à l'appui de la demande adressée par l'Etat du Valais au Conseil fédéral suisse pour obtenir le retrait de l'autorisation fédérale accordée à la concession du chemin de fer du Valais en faveur de la Compagnie de la Ligne d'Italie, Sion, 1872.*

<sup>153</sup> *Rapport du Conseil d'Etat sur sa gestion pendant l'année 1866.*

La nouvelle compagnie parvient à terminer le tronçon Sion–Sierre dans les délais fixés par les dirigeants valaisans. Toutefois, elle ne se comporte pas mieux que la première. Face aux énormes difficultés, dues notamment à un gaspillage intempestif des capitaux disponibles, le Conseil d'Etat valaisan charge Joseph-Hyacinthe Barman de rédiger un mémoire aux autorités fédérales demandant la déchéance de la concession<sup>154</sup>. Le rapport de l'ancien chargé d'affaires de la Confédération suisse à Paris commence par une mise en garde significative de la façon dont a été gérée l'affaire de la ligne d'Italie depuis ses débuts:

*«Nous devons prévenir que cet exposé, qui paraîtra peut-être invraisemblable dans quelques parties, a été rédigé d'après des documents dont la plupart émanent de l'administration de la Compagnie elle-même. On y verra qu'elle n'est parvenue à se constituer et à se maintenir jusqu'à ce jour que par des moyens artificiels et fallacieux.»*<sup>155</sup>

Barman revient ensuite sur la première compagnie qui, malgré le peu de travaux qu'elle a mené à bien a dépensé plus de 30 millions de francs, dont 900'000 francs ont été directement prélevés par La Valette. Barman continue en n'hésitant pas à écorner au passage la réputation d'un ancien conseiller d'Etat. Ainsi, comme Maurice Claivaz, La Valette s'est systématiquement présenté en victime, ce qui lui a permis de se réintroduire dans le comité de direction de la nouvelle compagnie<sup>156</sup>. Les conclusions de Barman sont sans concession pour le financier parisien, mais la critique envers l'aveuglement des autorités valaisannes transparaît aussi:

*«M. de La Vallette était certainement l'homme le moins qualifié pour reprendre une affaire qu'il avait si déplorablement conduite, et c'est lui, cependant qui se mit en avant, peu après la déclaration de la faillite pour reconstituer une compagnie nouvelle.»*<sup>157</sup>

Répondant à la sollicitation des autorités valaisannes, le Conseil fédéral prononce la déchéance de la Compagnie internationale de la ligne d'Italie en 1872. Cette nouvelle faillite marque l'aboutissement de la première période de l'aventure ferroviaire valaisanne. Faisant preuve d'une hâte fatale, les autorités valaisannes n'ont pas su dépasser leur vision purement cantonale afin de conclure, comme

<sup>154</sup> La loi fédérale de 1872 reporte des cantons à la Confédération le droit d'accorder des concessions de chemins de fer. Voir à cet effet, la «Loi fédérale concernant l'établissement des chemins de fer sur le territoire suisse du 23 décembre 1872» in CHANCELLERIE FEDERALE, *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, 7<sup>e</sup> volume, XIII. *Transports et communications*, Berne, 1951, pp. 3 et suivantes. Les implications de cette loi seront abordées dans le cadre du chapitre IV.

<sup>155</sup> BARMAN Joseph-Hyacinthe, *Mémoire à l'appui de la demande...*

<sup>156</sup> *Ibid.*

<sup>157</sup> *Ibid.*

Barman le leur conseillait, une entente avec les Vaudois et l'Ouest-Suisse. Mais bien plus encore, les autorités valaisannes ont ensuite fermé les yeux sur les dysfonctionnements patents dont les deux compagnies successives ont été les victimes. Ces manquements, qui ont provoqué un douloureux contretemps pour le projet du Simplon, témoignent aussi de la hâte avec laquelle le Valais a désiré établir une ligne dans la plaine du Rhône. Soumis depuis la fin des années 1850 à une politique que les autorités cantonales estiment préjudiciable de la part de l'administration fédérale des postes quant à la fréquence des voitures postales, la loi ferroviaire de 1852 a permis d'envisager à nouveau une gestion cantonale du réseau de transport<sup>158</sup>.

Pourtant, face aux difficultés de la Compagnie de la ligne d'Italie et face aux menaces que la ruine de cette entreprise représente pour le Simplon, le canton de Vaud prend l'initiative de contacter les autorités valaisannes dès le printemps 1862. Une conférence se tient en août à Lausanne, réunissant tous les cantons romands à l'exception de Neuchâtel. Les divers gouvernements constituent un comité qui approche la Compagnie de la ligne d'Italie en vue d'examiner l'octroi de possibles subventions<sup>159</sup>.

Au début des années 1860, il apparaît donc que les cantons romands reconnaissent le Simplon comme le dénominateur commun qui pourrait les orienter vers une politique ferroviaire concertée. A cette prise de conscience cantonale s'ajoute, comme on a déjà pu le constater, un intérêt grandissant de la part de l'administration de l'Ouest-Suisse pour la ligne Jougne-Massongex. La politique intercantonale active en faveur du percement du Simplon est toutefois interrompue une première fois dès 1863 par les initiatives toujours plus pressantes des défenseurs du grand concurrent du centre de la Suisse, le St-Gothard.

## **Avantage au Saint-Gothard**

### ***La conférence de Lucerne et la conférence de Saint-Gall: préhistoire des tunnels alpins suisses.***

On a déjà eu l'occasion de l'évoquer, c'est sous l'impulsion du Central-Suisse que le projet du St-Gothard est né. En 1860, il connaît un regain d'intérêt. Les représentants des cantons intéressés et du Central-Suisse forment un comité pour défendre le passage. A la fondation du Royaume d'Italie, il fait parvenir les plans de son projet au nouveau gouvernement.

<sup>158</sup> *Rapport du Conseil d'Etat sur sa gestion en 1856* puis, *ibid.*, 1858.

<sup>159</sup> BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 6.

En 1863, les cantons intéressés au percement du St-Gothard se réunissent à Lucerne. Et ce n'est pas moins de quinze cantons qui y participent. On y trouve Zurich, Berne, Lucerne, Uri, Schwytz, Unterwald, Zoug, Bâle-Ville, Soleure, Schaffhouse, Argovie, Turgovie, Tessin, Neuchâtel et Fribourg, ces deux derniers aussi intéressés par le Simplon que par le St-Gothard<sup>160</sup>. A ces cantons s'ajoutent le Nord-Est, entre les mains du puissant Alfred Escher et le Central-Suisse. A l'issue de la conférence, les participants demandent l'appui de la Confédération en vue d'entreprendre des négociations internationales pour le percement du St-Gothard. Mais ils vont encore plus loin, demandant que la Confédération soutienne ce passage à l'exclusion de tous les autres passages projetés.

Une telle demande ne peut bien sûr pas laisser les cantons intéressés à un autre passage indifférents. Le 14 septembre 1863, les délégués des cantons de Genève, Vaud, Valais, Glaris, Appenzell, St-Gall et Grisons se réunissent à St-Gall<sup>161</sup>. Ces derniers demandent au Conseil fédéral de ne pas perdre de vue les principes de neutralité adoptés par la loi de 1852. L'initiative est payante puisque le Conseil fédéral demeure neutre. Il promet toutefois de servir d'intermédiaire dans les pourparlers qui pourraient intervenir non seulement entre les cantons gothardistes, mais aussi entre les cantons défendant le Lukmanier ou le Simplon et les gouvernements étrangers. Mais cette alliance de St-Gall est purement défensive, les cantons ne préconisant aucunement un projet commun. D'autre part peut-elle réellement résister à une alliance puissante, réunissant quinze cantons?

### ***La convention du Saint-Gothard et les raisons d'un choix***

Dans une note du 21 février 1866, le président du Conseil des ministres d'Italie, A. F. La Marmora, fait savoir au ministre d'Italie à Berne, T. Mamiani, que l'Italie accorde sa préférence au St-Gothard. Le ministre est chargé de le faire savoir au gouvernement suisse. Dans cette note on peut lire :

*«C'est entre les passages qui aboutissent à la vallée du Rhin que nous avons à choisir. Ce choix, déterminé par les rapports longuement médités de la Commission spéciale instituée à cet effet en 1864, vient d'être fixé par le Gouvernement du Roi sur le passage du mont St-Gothard, le Splügen venant en seconde ligne, avec très peu de différence il est vrai, et le Lukmanier en troisième ligne.»*<sup>162</sup>

Le projet du Simplon, considéré en Italie comme une concurrence inutile et ruineuse au tunnel du Mont-Cenis, n'entre même pas en considération. Usant de son rôle d'intermédiaire, le Conseil fédéral convoque dès le 15 septembre 1869

<sup>160</sup> METRAILLER Christian, *La politique des cantons...*, p. 29.

<sup>161</sup> BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 7.

<sup>162</sup> DDS, vol. 2, p.7.

une conférence réunissant l'Italie, la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Grand-Duché de Bade, le Wurtemberg, ainsi que la Confédération helvétique. En juin 1870, l'Italie, la Suisse et la Confédération de l'Allemagne du Nord concluent une convention. Entre juin 1870 et octobre 1871, les parlements de Suisse, d'Italie puis de l'Empire allemand, fondé entre temps, ratifient la convention du Saint-Gothard. Cette dernière fixe notamment les subventions que chaque Etat doit amener à l'entreprise commune: 20 millions pour la Suisse, promis par les cantons, collectivités et compagnies ferroviaires intéressés, 45 millions pour l'Italie et 20 millions pour l'Allemagne<sup>163</sup>. La Confédération est chargée de la surveillance des travaux. En octobre 1871, la Compagnie du chemin de fer du Gothard (Compagnie du Gothard) est formée. Alfred Escher prend la tête du comité de direction en décembre de la même année<sup>164</sup>.

La signature de la convention du St-Gothard porte un grave préjudice au projet du Simplon. A l'époque, il n'était nullement question de percer deux tunnels en parallèle à travers les Alpes, la note de A. F. La Marmora du 21 février 1866 le mentionnait déjà. La décision en faveur du St-Gothard peut paraître, en raison de la topologie difficile, extrêmement hardie.

*«[...] entre ces deux murailles [Alpes calcaires et Alpes cristallines], des vallées se sont ouvertes, le Rhin et le Rhône, permettant des accès, des passages vers le Mitteland et par où les routes de terre et de fer peuvent contourner l'obstacle des Alpes calcaires avant que de s'élançer à l'assaut des montagnes du Sud. L'alternative qui s'est donc toujours présentée est la suivante: venant du Mitteland ou bien l'on s'introduit entre les deux chaînes par une longue route détournée—lac Léman et vallée du Rhône ou lac de Constance et vallée du Rhin—et l'on n'a à franchir que la chaîne cristalline; ou bien, toujours partant du Mitteland, l'on affronte sur une seule perpendiculaire les deux murailles. Or, il est un point où une ligne naturelle, forant la masse calcaire, permet d'accéder directement à la chaîne cristalline, c'est, partant du complexe lacustre des Quatre-Cantons et de Lucerne, la vallée même de la Reuss, coupure directe mais toujours et même à l'heure des sentiers et des ponts rustiques, singulièrement difficile à aménager pour la circulation; à combien plus forte raison, à l'ère du rail, des courbes à grand rayon, des viaducs et des tunnels. En brefs, couper au plus court; mais aussi au plus difficile.»<sup>165</sup>*

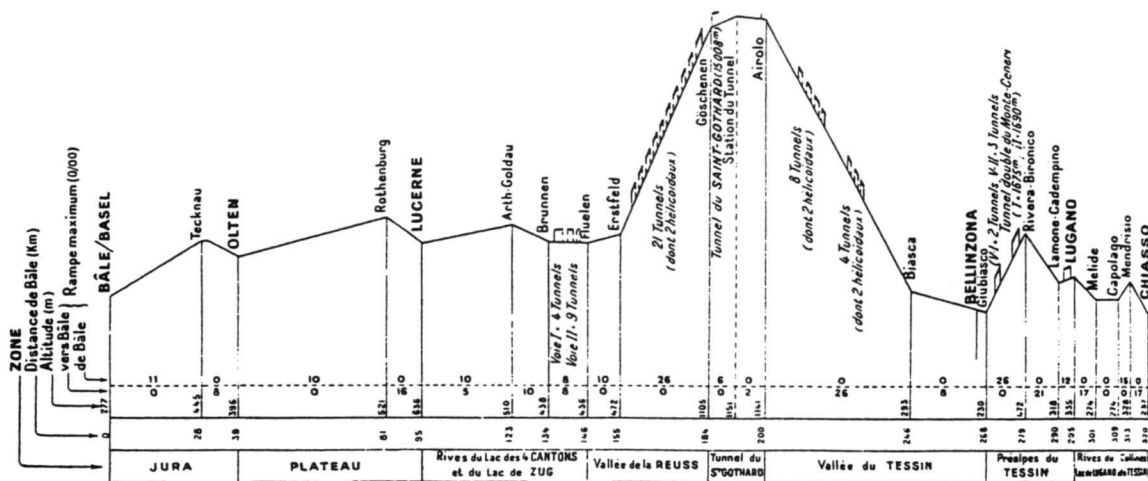
<sup>163</sup> BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer...», p. 112.

<sup>164</sup> CUONY Albert, *Le début des chemins de fer...*, p. 100.

<sup>165</sup> BLANCHARD Marcel, *Géographie...*, pp. 104-105.

Le schéma 2 nous montre à quel point l'entreprise du Gothard a été difficile. Grâce à de nombreux tunnels d'approche, les trains grimpent jusqu'à 1'105 mètres d'altitude côté nord et 1'141 mètres côté sud pour atteindre le tunnel du Gothard.

SCHEMA 2: PROFIL DE LA LIGNE DU SAINT-GOTHARD



Source: LARTILLEUX Henri, *Géographie universelle...*, t. II, vol. 1, p. 96.

Des raisons politiques expliquent en grande partie ce choix. Le chargé d'affaire de France en Suisse mentionne, dans une note datée de 1869, que Berne désire rapprocher le canton de langue italienne du reste de la Suisse<sup>166</sup>. Ce choix du St-Gothard est aussi fermement défendu par l'Italie et par l'Allemagne qui désirent se rapprocher. Au printemps 1870, Bismarck s'exprime en ces termes devant le Reichstag:

«Pour nous, le principal est d'avoir une communication presque directe avec l'Italie qui est notre amie et qui, je l'espère, l'est pour longtemps.»<sup>167</sup>

Dans le projet de Gothard, c'est aussi la logique historique qui s'impose: l'ouverture de ce passage entre 1218 et 1230, événement de première importance dans l'histoire économique de l'Europe, ne constitue-t-elle pas indirectement la base de l'alliance confédérale?<sup>168</sup> Toujours est-il que, pressée par l'ouverture du Mont-Cenis et du Brenner, la Suisse se lance désormais résolument dans l'aventure d'une grande voie ferroviaire à travers le massif alpin.

<sup>166</sup> *Ibid.*, pp. 103 et suivantes.

<sup>167</sup> *Ibid.*, p. 107.

<sup>168</sup> BERGIER Jean-François, *Europe...*, p. 72.



## Négociations cantonales et premiers rapprochements des compagnies ferroviaires

### *Premières propositions de subventions cantonales*

Les cantons romands, nous l'avons déjà mentionné, ont tenté d'adopter une politique simploniste commune dès le début des années 1860. En 1864, les propositions d'une compagnie anglaise viennent relancer les discussions. En mars, cette compagnie, qui vient de mettre en exploitation un chemin de fer de Novare à Gozzano sur le lac d'Orta, se propose de prolonger cette ligne jusqu'à Domodossola puis, en intervenant auprès de la Compagnie de la ligne d'Italie, de parachever le tronçon entre Le Bouveret et Brigue<sup>169</sup>. Elle propose aussi d'organiser le transport des voyageurs et des marchandises par la route Napoléon à travers le col du Simplon. Pour cela elle demande la résiliation par la Compagnie de la ligne d'Italie, en proie à des difficultés financières et à des dissensions internes, de sa concession et la promesse, de la part des cantons romands, d'une subvention de l'ordre de 3 1/2 millions de francs<sup>170</sup>.

Vivement intéressés, les cantons de Vaud, Valais et Genève se rencontrent à plusieurs reprises avant de signer un projet de convention réglant les subventions accordées par chacun des cantons: 2 millions de francs pour le canton de Vaud, 500'000 francs pour le Valais et 1 million de francs pour Genève<sup>171</sup>. Si le Valais et le canton de Vaud, apportent évidemment leur soutien, les Genevois montrent aussi un intérêt grandissant pour le percement du souterrain, comme le mentionne le rapport de la commission cantonale nommée pour statuer sur le sujet:

*«Si donc le projet de percement du Simplon et de ses aboutissants s'exécute, et si Genève se trouve sur le parcours de la ligne, on peut affirmer, en thèse générale et sans examen ultérieur, que notre canton en retirera un bénéfice dont l'importance sera en raison directe du courant commercial déterminé par l'ouverture de la voie.»*<sup>172</sup>

Reste à obtenir l'approbation des trois parlements cantonaux. Si le Grand Conseil valaisan accepte le projet de convention, le Grand Conseil vaudois, trop occupé à défendre son projet de ligne de Jougne, se prononce pour l'ajournement de la votation. Le parlement genevois, à la suite du refus vaudois d'entrée en matière, se prononce aussi pour un ajournement. Face à ces revers, la compagnie anglaise abandonne son projet et, comme on l'a déjà mentionné, la compagnie

<sup>169</sup> BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 8.

<sup>170</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>171</sup> METRAILLER Christian, *La politique des cantons...*, p. 33.

<sup>172</sup> «Rapport de la commission chargée par le Conseil d'Etat d'examiner quelques questions relatives au percement du Simplon» dans COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LA VALLEE DU RHONE ET LE SIMPLON, *Traversée des Alpes par un chemin de fer. Passage du Simplon, Luckmanier, St-Gothard, Carouge*, 1864.

chargée de la ligne de la plaine du Rhône connaît à deux reprises la faillite. Afin de modifier une situation de cloisonnement difficilement viable, il est indispensable que les compagnies ferroviaires romandes unissent leur force. Au seuil des années 1870, alors que l'hypothèse d'un percement du Simplon est encore articulée uniquement par des utopistes ou des spéculateurs désirant attirer l'intérêt des financiers, un premier rapprochement des compagnies amorce un mouvement qui, à terme, se généralisera et permettra de minimiser les concurrences entre canton, grâce à la présence d'une compagnie unique disposant de l'ensemble des concessions romandes.

### *Naissance de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale (SO)*

A l'exception de la ligne valaisanne, le réseau romand est, depuis son origine, le terrain d'affrontement des financiers français, notamment les Rothschild et les Pereire avec leur Crédit mobilier. Après avoir passé dès 1855 un contrat avec le Crédit mobilier, la situation financière de l'Ouest-Suisse ne connaît pas véritablement d'amélioration, comme on a déjà pu le constater<sup>173</sup>. Les oppositions ont provoqué l'abandon de la ligne Yverdon–Morat et sa substitution par la ligne Yverdon–Vaumarcus, immédiatement concurrencée par celle d'Oron en possession du LFB. Le réseau de l'Ouest-Suisse demeure cloisonné. Au début des années 1860, l'Ouest-Suisse trouve un nouveau partenaire financier en la maison parisienne de Parent, Schaken et Cie<sup>174</sup>. Celle-ci exige, en échange de son aide, la remise de l'exploitation des lignes de l'Ouest-Suisse à des entrepreneurs. La compagnie ferroviaire signe un contrat en ce sens avec MM. Laurent, Bergeron et Cie, qui prennent des mesures de rationalisation en vue de diminuer les frais.

Une nouvelle étape est franchie en 1863, lorsque l'Ouest-Suisse, le LFB et le Franco-Suisse signent un traité réglant le partage du trafic marchandises entre les voies parallèles de Lausanne–Fribourg et de Lausanne–Neuchâtel. En 1864, ce traité s'étend aussi au trafic voyageurs. Chacune des compagnies amène l'ensemble des voies, des bâtiments, du matériel fixe et roulant. L'ensemble des recettes et des dépenses sera dorénavant divisé entre les trois compagnies en fonction de leur taille respective. MM. Laurent, Bergeron et Cie se chargent de l'exploitation commune<sup>175</sup>.

Si les résultats s'améliorent durant les années suivantes, c'est grâce notamment à la perte de l'Alsace et de la Lorraine par la France, ce qui oblige les marchandises françaises à entrer en Suisse, non plus par Bâle, mais par le réseau romand. Le système d'exploitation à forfait semble toutefois marquer ses limites et, dès 1872, les délégués des trois compagnies envisagent une fusion complète de leurs activités. Le projet est soumis aux gouvernements des cantons intéressés qui l'acceptent. La nouvelle société prend le nom de Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale (SO).

<sup>173</sup> Cf. graphique 1, page 533.

<sup>174</sup> CUONY Albert, *Le début des chemins de fer...*, p. 22.

<sup>175</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 46.

## *Naissance de la Compagnie du chemin de fer du Simplon*

Alors que les négociations entre les dirigeants de l'Ouest-Suisse, du LFB et du Franco-Suisse accouchent d'une nouvelle compagnie, la Compagnie internationale de la ligne d'Italie connaît son agonie définitive en Valais.

En 1872, on l'a déjà mentionné, le Conseil fédéral prononce la déchéance de la Compagnie internationale de la ligne d'Italie. Un nouveau cahier des charges est établi et la ligne d'Italie mise en vente aux enchères pour le prix de 3'830'000 francs, ce qui, étant donné les diverses obligations prévues, paraît excessif<sup>176</sup>. Une première tentative de vente ne trouve aucun acquéreur. Une seconde tentative, en mars 1874, permet à un consortium formé de la Société financière vaudoise et de la SO de se porter acquéreur de la ligne pour la modique somme de 10'000 francs. Une nouvelle société est créée, qui prend le nom de Compagnie du chemin de fer du Simplon (Compagnie du Simplon). La SO se charge de l'exploitation. Celle-ci lui versera une indemnité fixe de 4'000.- par an, ainsi qu'une part de 25% sur le produit des recettes brutes<sup>177</sup>.

L'œuvre la plus urgente qui attend désormais la nouvelle compagnie réside dans le parachèvement de la ligne du Bouveret à Sierre, ainsi que dans son prolongement jusqu'à Brigue. Le conseil d'administration le mentionne cependant:

«[...] nous n'avons pas oublié un seul instant que ce ne sont là que des moyens de préparer l'accomplissement de l'œuvre que nous poursuivons, celle d'unir, à travers le Simplon, les chemins de fer anglais, français et suisses avec le réseau italien.»<sup>178</sup>

Dans ce but, la Compagnie du Simplon signe en 1876 une convention avec *The Patent Central Rail Company Limited* de Westminster pour la construction d'un chemin de fer système Fell entre Brigue et Feriolo dans l'optique d'une jonction entre les réseaux ferroviaires italien et suisse. Pour la Compagnie du Simplon, il est bien clair qu'il ne s'agit là que d'une combinaison provisoire, mais que le projet demeure bien le percement d'un tunnel ferroviaire. La convention prévoit que la compagnie anglaise fasse les démarches nécessaires pour obtenir les concessions suisses et italiennes et établisse ensuite un système à rail central entre Brigue et Domodossola, avec des fortes rampes et de faibles rayons. La compagnie doit intervenir auprès du gouvernement valaisan afin d'obtenir une bande sur la route Napoléon et ce gratuitement jusqu'au percement du souterrain<sup>179</sup>. En service depuis environ sept ans, le canal de Suez a sans doute orienté la compagnie anglaise vers la signature de ce traité. Le projet ne verra cependant pas le jour.

<sup>176</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>177</sup> COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON, *Rapport annuel du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 28 juin 1876*, Lausanne, 1876.

<sup>178</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>179</sup> COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON, *Convention avec la Compagnie du Rail Central, à Londres, pour l'exécution d'un chemin de fer partie au système Fell, entre Brigue et Feriolo*, 24 juin et 11 juillet 1876.

TABLEAU 5: LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE DU SIMPLON À LA FIN DES ANNÉES 1870

NOM, PRENOM	ACTIVITE, LIEU DE RESIDENCE	RÔLE AU SEIN DE LA COMPAGNIE
Cérésole, Paul	Ancien conseiller d'Etat, ancien conseiller fédéral, Lausanne	Président
Monnerat, Jules	Propriétaire, Vevey	Vice-président
Barman, Joseph-Hyacinthe	Ancien ministre de Suisse à Paris, St-Maurice	Administrateur
Cahen d'Anvers, Louis	Banquier, Paris	Administrateur
Colladon, Daniel	Ingénieur et professeur, Genève	Administrateur
Gaudin, Charles	Directeur de la banque de Montreux, Montreux	Administrateur
Genton, François	Banquier, Vevey	Administrateur
Jaccard, Auguste	Membre du Conseil de surveillance de la Banque cantonale et député, Lausanne	Administrateur
Lommel, Georges-Thomas	Ingénieur, Lausanne	Administrateur et directeur de la compagnie
Mercier, Adrien	Négociant, Lausanne	Administrateur
Morel, Marc	Avocat et député, Lausanne	Administrateur
Perdonnet, Gustave	Propriétaire, Lausanne	Administrateur
Renevier, Alfred	Avocat, Paris	Administrateur
Vautier, Jules	Négociant, Grandson	Administrateur

Source: COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON, *Rapport annuel du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 5 mai 1881*, Lausanne, 1881.

L'analyse rapide de la composition du conseil d'administration démontre une compagnie ayant son ancrage principal en Suisse romande et non plus en France comme ce fut le cas pour les deux premières compagnies de la plaine du Rhône. Il apparaît que cette compagnie n'a plus le but spéculatif que lui avait donné le clan La Valette. La présence d'un ancien conseiller fédéral, associée à celle de l'ancien

ministre de Suisse en France et de deux représentants parisiens est de bonne augure en vue de l'ouverture de négociations avec le grand voisin français. La compagnie est d'autre part dirigée par Georges-Thomas Lommel, ingénieur de renom.

Avec la double naissance de la SO et de la Compagnie du Simplon, les affaires du tunnel évoluent. A la concurrence ruineuse des premières années suit un début de collaboration qui, à terme, mènera à une fusion des deux compagnies. Mais, pour permettre la réalisation du projet, il est indispensable que la France et surtout l'Italie y soient intéressées.

## Les premières approches à l'étranger

### *Le rôle trouble de la Compagnie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM)*

Lié aux Rothschild, le PLM représente, dès sa fondation par fusion en 1857, un partenaire obligé pour les compagnies ferroviaires de la Suisse romande, du fait qu'il possède la grande majorité des voies d'accès à l'ouest de la Suisse<sup>180</sup>. Dernière née des grandes compagnies françaises issues du mouvement de fusion favorisé par Napoléon III, le PLM bénéficie de solides soutiens au Ministère des travaux publics. Le tableau 6 donne une idée de la taille de cette compagnie face aux cinq autres sociétés se partageant le territoire français:

TABLEAU 6: RESEAU EXPLOITE PAR LES SIX PRINCIPALES COMPAGNIES FERROVIAIRES FRANÇAISES EN 1865 (EN KM)

		Réseau en %
<b>Compagnie du Nord</b>	1'176	8,9
<b>Compagnie de l'Est</b>	2'495	18,8
<b>Compagnie de l'Ouest</b>	1'788	13,5
<b>Compagnie du Paris-Orléans</b>	2'902	21,9
<b>Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée</b>	3'236	24,4
<b>Compagnie du Midi</b>	1'356	10,2

Source: RIBEILL Georges, *La révolution ferroviaire...*, p. 44.

C'est à cette compagnie que le gouvernement français accorde, en 1857, la concession pour la partie française de la ligne de Jougne. On a déjà vu le sort que

<sup>180</sup> Sur la naissance du PLM, voir CARON François, *Histoire des chemins de fer...*, pp. 211 et suivantes.

la compagnie française compte réserver à cette ligne<sup>181</sup>. Or les autorités du canton de Vaud considèrent le tronçon Lausanne–Vallorbe–Jougne–(France) comme une importante voie d'accès au Simplon, un avis que ne partagent nullement les dirigeants du PLM pour qui, la seule ligne de grand trafic entre la France et l'Italie demeure le Mont-Cenis en leur possession. Jean Bouvier écrit même que le PLM ne désire pas réellement favoriser le tunnel du Mont-Cenis, qui avantage le port de Gênes aux dépens de celui de Marseille<sup>182</sup>.

Les plans présentés par les ingénieurs français à la fin des années 1860 démontrent bien la position du PLM. Entre Pontarlier et Vallorbe, les pentes prévues sont de 20 ‰ et pour éviter le percement d'un tunnel on prévoit même un rebroussement, obligeant les convois à s'arrêter pour changer de locomotive<sup>183</sup>. Ce projet entraîne la ferme opposition des Vaudois, alors que pour les dirigeants du PLM il convient parfaitement à une ligne condamnée à un avenir purement régional. Pourtant, comme le mentionne Gérard Benz:

*«[...] cette compagnie [le PLM] semble ignorer le percement imminent du Gothard. Le commerce venant d'Angleterre et du Nord de la France aura alors intérêt à délaissier les rails du PLM pour se diriger par les lignes du plus court trajet sur le réseau de l'Est et du Saint-Gothard.»*<sup>184</sup>

Il faut attendre la guerre franco-prussienne et la perte de l'Alsace-Lorraine coupant le trafic entre la France et la Suisse par Bâle, pour que le gouvernement français s'intéresse réellement à la ligne de Jougne et fasse pression sur le PLM. La ligne reliant Pontarlier à Vallorbe par Jougne n'est ainsi ouverte au trafic qu'en 1875 et ce n'est qu'avec l'ouverture du Saint-Gothard en 1882 que le percement du Simplon suscite l'intérêt, quoique mitigé, des dirigeants du PLM.

### ***Le monde politique français et le Simplon***

Avant de tourner leur regard vers l'Italie, les défenseurs du tunnel du Simplon l'orientent vers la France et ce pour diverses raisons, financières notamment, les principaux bailleurs de fonds des compagnies ferroviaires romandes étant français. Le vaste mouvement de sympathie que rencontre en France le projet du Simplon dès la convocation de la conférence internationale sur le Saint-Gothard, un tunnel qualifié d'«allemand» en France, constitue une autre raison. En 1869, le conseil d'administration de la Compagnie internationale de la ligne d'Italie avait déjà relevé ce qui justifiait le soutien de la France:

*«Il serait désormais superflu de chercher à démontrer que la voie ferrée du Simplon est, pour la France, un élément considérable de prospérité et de pré-*

<sup>181</sup> Cf. page 535.

<sup>182</sup> BOUVIER Jean, «La grande crise des compagnies...», p. 463.

<sup>183</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 29 et suivantes.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 30.

*pondérance. Cette voie ferrée est aussi pour la France le complément nécessaire de l'isthme de Suez, dans la direction des Indes [...]. Il faudrait être bien aveugle ou bien imprévoyant pour ne pas reconnaître combien la voie ferrée du Simplon est indispensable à la France, comment elle représente pour elle, à tous les points de vue, un intérêt de premier ordre. Regardez la carte, Messieurs, vous y lirez, que, sans la voie ferrée du Simplon, la Malle des Indes, la grande ligne du transit de l'isthme de Suez appartiendrait à la Prusse, par le St-Gothard.»<sup>185</sup>*

Au lendemain de la guerre franco-prussienne de 1870, cette idée prend de l'ampleur: il s'agit pour le commerce français de regagner les parts de marché qu'il a perdues en Italie aux dépens de l'Allemagne. Fort de cette vague de sympathie Cérésolo, président du conseil d'administration de la jeune Compagnie du Simplon dès 1876, se tourne résolument vers la France<sup>186</sup>.

La première initiative française en faveur du Simplon date de 1870 déjà. Elle propose l'adoption d'une loi en vue de subventionner l'entreprise de percement du tunnel. En fait, comme l'analyse le ministre de Suisse à Paris, Kern, il s'agit essentiellement d'une réaction à la convention du St-Gothard en passe d'être ratifiée par les parlements allemand, italien et suisse<sup>187</sup>. La guerre provoque l'annulation de cette proposition.

Le deuxième projet de loi survient dans les années 1873. Il est l'œuvre de plusieurs parlementaires, parmi lesquels figure Gambetta, grand promoteur français du Simplon. Ce dépôt provoque la surprise du gouvernement français, pas même averti de l'imminence d'une telle proposition. Le comte de La Valette semble être pour quelque chose dans ce projet car, quelques mois plus tôt, le Conseil fédéral avait retiré la concession au financier parisien, menaçant de le ruiner, lui et plusieurs actionnaires français. L'obtention d'une subvention de la part de la France redonnerait quelques crédits à la ligne d'Italie<sup>188</sup>. La proposition est toutefois renvoyée à la commission des chemins de fer, qui charge M. Cézanne, un ancien ingénieur de la Compagnie ferroviaire du Nord, de rédiger un rapport<sup>189</sup>. Ce dernier, auquel nous avons déjà fait allusion<sup>190</sup>, conclut que la France n'est alors pas en mesure de fournir une subvention à l'entreprise. M. Cézanne, intéressé par le projet du Simplon, préconise aussi l'exclusion de La Valette.

<sup>185</sup> NOUVELLE COMPAGNIE ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE INTERNATIONALE D'ITALIE PAR LE SIMPLON, *Assemblée annuelle et extraordinaire du 31 janvier 1869. Rapport du conseil d'administration*, 1869.

<sup>186</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 54 et suivantes.

<sup>187</sup> DDS, vol. 2, p. 366.

<sup>188</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 64.

<sup>189</sup> DDS, vol. 3, pp. 95 et suivantes.

<sup>190</sup> Cf. p. 556.

Dès 1874 et la vente aux enchères de la ligne du Simplon, les choses semblent s'éclaircir, mais de façon ambivalente. Il est indéniable que la vente de cette ligne pour la modique somme de 10'000.-, ruinant un certain nombre de capitalistes français, n'est pas une bonne publicité pour le projet de tunnel. Certains opposants français au tunnel en profitent. C'est le cas notamment de M. de Chaudordy, ambassadeur de France en Suisse, déclarant en mars 1874 au conseiller de la légation de Suisse à Paris, Charles Lardy:

*«Vous avez fait tout à fait fausse route, et je n'hésite pas à Vous dire que Vous avez définitivement perdu le Simplon. Comment? Voilà une ligne dans laquelle trente millions, appartenant à des Français, ont été engloutis; Vous la vendez pour le prix de 10'000.-, et Vous croyez que Vous obtiendrez une subvention de la France dans des conditions pareilles. J'ai la conviction que jamais une Chambre française ne votera un centime pour le Simplon, tant que les porteurs de titres de la Compagnie La Valette n'auront pas été, sinon intégralement, du moins en bonne partie indemnisés. Vous avez cru être habile en Suisse et Vous avez définitivement perdu le Simplon.»*<sup>191</sup>

Mais comme le souligne Charles Lardy, tous les dirigeants français ne partagent pas l'avis de l'ambassadeur. En 1873, le ministre des travaux publics montre son intérêt pour l'entreprise, mais s'oppose à toute subvention française à l'égard d'une quelconque compagnie dirigée par La Valette. Ce projet de loi en faveur du Simplon est toutefois renvoyé à des jours meilleurs.

Ne prêtant guère attention à ces deux échecs, Paul Cérésole continue à souhaiter une solution française, aidé en cela par le fait qu'aucun ministre ou président du Conseil n'adopte une position clairement définie.

*«Dans le contexte intérieur, aucun des principaux responsables n'était disposé à prendre des risques pour le Simplon; vis-à-vis de l'étranger, aucun ne voulait donner l'impression que la France n'était pas en mesure de faire ce que l'Allemagne avait fait pour le Gothard. Cette attitude ambiguë explique les vagues promesses que Cérésole [...] et d'autres récoltèrent tout au long de ces années.»*<sup>192</sup>

A la fin des années 1870, la situation politique française paraît fermement évoluer en faveur du tunnel. En effet, la victoire définitive des républicains face aux royalistes marque l'heure de gloire de Léon Gambetta. L'accession possible du défenseur français du Simplon à la tête du gouvernement réglerait la question rapidement, comme le pense Cérésole. Toutefois, rencontrant sur sa route des

<sup>191</sup> DDS, vol. 3, p. 99.

<sup>192</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 67.



ennemis, dont en premier lieu le président Grévy, Gambetta doit se satisfaire entre 1879 et 1881 de la présidence de la Chambre des députés. Arrivé enfin à la présidence du Conseil en novembre 1881, son «grand ministère» ne dure que l'espace de trois mois<sup>193</sup>.

Gambetta est pourtant, en novembre 1880, le grand inspirateur de la troisième et dernière demande de subvention en faveur du Simplon présentée devant le Parlement français par le député Léon Renault et qui récolte 108 signatures<sup>194</sup>. Le député propose que la France mette, pendant dix ans, un crédit annuel de 5 millions de francs à disposition de l'entreprise du Simplon. Pour éviter que cette initiative ne subisse le même sort que celle de 1873, Gambetta et Renault proposent le vote d'immédiateté, évitant ainsi un renvoi à la commission d'initiative parlementaire<sup>195</sup>. Selon le ministre de Suisse à Paris, Kern, les initiants bénéficient de l'appui des ministres Magnin (finances) et Sadi-Carnot (travaux publics).

Pourtant, cette initiative en fait naître une autre, munie de 25 signatures, qui propose d'ajourner toute décision jusqu'à ce qu'une étude complète soit effectuée sur un possible passage des Alpes par le Mont-Blanc. Lors du vote, une forte majorité se manifeste contre l'urgence. Une commission est nommée qui devra se charger de visiter les sites du Simplon et du Mont-Blanc, afin de dégager les avantages de chacun des passages pour la France. Après trois tentatives infructueuses, il est devenu évident que la France ne subventionnera pas l'entreprise.

Pourtant, Cérésole ne semble toujours pas s'en décourager. Gérard Benz écrit à ce sujet:

*«A partir de 1881, 1882, lorsque nous comparons les rapports de Kern et de Lardy au Conseil fédéral à ceux de Cérésole à la compagnie, nous sommes frappés par la différence de ton. Alors que pour le délégué de la compagnie tout paraît prometteur, même si les échecs s'accumulent et si la situation est dans l'impasse, pour les diplomates suisses le même contexte est sombre et plein d'incertitudes.»*<sup>196</sup>

<sup>193</sup> MOURRE Michel, *Dictionnaire encyclopédique d'Histoire*, Paris, 1978, p. 1992.

<sup>194</sup> DDS, vol. 3, p. 508.

<sup>195</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 44.

<sup>196</sup> *Ibid.*, p. 55.

L'ouverture au trafic du St-Gothard en 1882, pousse Cérésolo à entrevoir un possible changement de la part de la France. Celui-ci pourrait venir du PLM, qui verrait une grande partie du trafic de Suisse et du nord de la France abandonner ses voies en direction de Marseille et du Mont-Cenis pour se diriger vers le Gothard. Profitant de ce changement, le gouvernement français fait dépendre désormais son aide financière d'une participation de la part du PLM. Or ce dernier, par l'entremise de son directeur Noblemaire, ne se déclare pas prêt à favoriser le port de Gênes aux dépens de celui de Marseille par l'ouverture d'une nouvelle traversée alpine. Dès lors, les demandes de subvention émanant de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS)<sup>197</sup> seront renvoyées du gouvernement au PLM, chacun faisant dépendre son aide financière d'une participation plus élevée de la part de l'autre.

Cette obstination de Cérésolo à obtenir une subvention de la part de la France cause sa chute. En juin 1886, l'assemblée des actionnaires de la SOS, dans laquelle les cantons de Vaud et de Fribourg jouent un rôle croissant, remplace trois administrateurs sortant au nombre desquels figure Cérésolo. L'éviction de ce dernier détourne définitivement les défenseurs du tunnel de la France.

### *Le peu d'intérêt de la part de l'Italie*

La première démarche, en 1876, est extrêmement parlante du peu d'intérêt que portent les dirigeants de la compagnie à intéresser l'Italie à leur projet. La Compagnie du Simplon demande uniquement au gouvernement italien la concession sur son territoire du tunnel du Simplon, ainsi qu'un engagement éventuel à y construire une ligne d'accès. Comme seule participation financière, la compagnie demande une partie des bénéfices enregistrés sur cette ligne d'accès à partir de l'ouverture du tunnel<sup>198</sup>. Autre signe de ce désintérêt relatif, on ne dénote la présence d'aucun Italien au sein du conseil d'administration de la compagnie. Celle-ci peut certes s'appuyer sur la présence, à Rome, d'un agent technique du nom de Garrone, mais elle dispose parallèlement d'un ingénieur-conseil et d'un administrateur délégué à Paris<sup>199</sup>.

<sup>197</sup> La SOS est issue de la fusion en 1881 de la SO et de la Compagnie du Simplon. Sa naissance sera évoquée dans le chapitre III.

<sup>198</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 151.

<sup>199</sup> Cf. tableau 5, page 554.

Guère tenté d'accorder un quelconque crédit à la nouvelle Compagnie du Simplon, échaudé par l'énorme dépassement budgétaire du percement du Gothard, le gouvernement transalpin est dans l'incertitude. A cela s'ajoute le peu d'empressement des grandes cités du nord de la Péninsule à soutenir un projet qu'elles considèrent comme inutile. Le Mont-Cenis semble suffisant à des villes comme Milan ou Turin pour leur commerce avec la France, alors que la perspective d'une liaison prochaine avec l'Allemagne par le Gothard les détourne d'un projet de passage du Simplon, mis à mal par les scandales financiers qui l'entourent. La réponse du gouvernement italien, reflétant le peu d'intérêt porté par l'Italie au projet, ne vient qu'au printemps 1877:

*«Le Gouvernement du Roi croit pouvoir répondre qu'en principe il serait disposé à entrer en négociations avec la compagnie pour la concession en sa faveur de la partie de la galerie du Simplon située sur territoire italien, sans aucun concours de l'Italie aux frais de percement du tunnel, et qu'il ne se refuserait pas à construire la ligne d'accès à la galerie pour l'époque où celle-ci serait terminée, dans le but d'assurer la jonction du réseau suisse avec le réseau italien. Le Gouvernement du Roi ne se refuserait pas non plus à convenir en son temps d'un tarif cumulatif qui réponde dans ses effets à la demande de la compagnie.»<sup>200</sup>*

Réponse prudente et évasive, qui met provisoirement un terme aux approches du côté italien. L'affaire du Simplon est d'autant plus mal engagée, qu'à la même époque le monde politique italien, désireux de modifier une situation ferroviaire précaire, souhaite bâtir un réseau et classe les lignes à construire selon leur importance. Pour atteindre le Simplon, il faut construire une ligne en direction de Domodossola. Cette ligne peut venir soit de Gozzano en longeant le lac d'Orta, projet soutenu par Novare, soit d'Arona en longeant le lac Majeur, projet soutenu par Milan. Dans l'optique d'un percement du Simplon, cette dernière est avantageuse. Pourtant, le Gouvernement italien donne sa préférence au premier projet et classe la ligne en direction de Domodossola en 4<sup>e</sup> catégorie. Le débat parlementaire permet toutefois à cette ligne d'être reclassée en 2<sup>e</sup> catégorie et ainsi subventionnée pour les 9/10 par l'Etat central. Cependant, le fait que le Gozzano-Domodossola soit préféré au Arona-Domodossola est significatif du peu d'intérêt qu'accorde l'Italie au projet du Simplon.

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 155.

### **III. De la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS) à la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon (JS) (1870 – 1890)**

La recherche de capitaux et de soutien étranger dépend entièrement des compagnies ferroviaires. Dans l'optique d'un percement du Simplon, on comprend l'importance de disposer d'une compagnie solide et capable d'obtenir une certaine audience à l'étranger. En ce sens, la «grande crise» de 1875-1879<sup>201</sup> qui surprend les compagnies ferroviaires helvétiques est bénéfique. Le schéma 3 en page 565 montre le mouvement de concentration amorcé en Suisse romande, et qui pousse les petites compagnies, en proie à des difficultés financières chroniques, à fusionner pour former, au début de la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, une compagnie unique, la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon (JS).

Ce chapitre évoque une période charnière entre la genèse et les difficultés de l'entreprise du Simplon et l'aboutissement de cinquante années de négociations.

#### **La constitution de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS)**

##### ***Les difficultés de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale (SO) durant la crise des compagnies ferroviaires***

Issue d'une fusion en 1872, la SO doit, dès 1874, trouver impérativement 16 millions de francs pour terminer la construction de son réseau, éponger sa dette et rembourser un emprunt qui arrive à échéance<sup>202</sup>. Quatre solutions s'offrent aux dirigeants de la SO. Les deux premières supposeraient l'intervention soit d'une garantie d'emprunt de la part des cantons concernés par la compagnie, soit d'une garantie offerte par le Nord-Est et le Central-Suisse. La troisième oriente les dirigeants de la SO vers un rapprochement avec la Compagnie des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne (JBL) et l'avance de fonds par un syndicat de banques suisses auquel adhérerait éventuellement le Crédit lyonnais<sup>203</sup>. Un rapprochement semblable se dessinerait en Suisse alémanique avec le rapprochement du Central-Suisse et du Nord-Est. En cas de réalisation, une telle solution permettrait à la

<sup>201</sup> BOUVIER Jean, «La grande crise des compagnies...», p. 463.

<sup>202</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire des cantons...*, p. 51.

<sup>203</sup> BOUVIER Jean, «La grande crise des compagnies...», pp. 464-465.

compagnie romande de contrôler l'ensemble des accès ferroviaires franco-suisse, d'intéresser un grand nombre de cantons à la future ligne internationale du Simplon et de maintenir le centre de décision de la compagnie en Suisse<sup>204</sup>.

Cependant, les financiers genevois offrent à la compagnie une quatrième solution. Les banquiers exigent la conclusion d'un traité d'exploitation leur assurant le contrôle de la gestion de la compagnie<sup>205</sup>. Les actionnaires de celle-ci, réunis en assemblée générale le 26 juin 1875 décident, après avoir pris connaissance des divers pourparlers engagés par les dirigeants, de surseoir à l'approbation des comptes et de la gestion de 1874 et de nommer une commission d'enquête chargée d'examiner les causes de la mauvaise situation de la SO.

Lors de la nouvelle assemblée des actionnaires réunie à Lausanne le 28 août 1875, la commission d'enquête rend son rapport proposant d'approuver les comptes et la gestion de 1874. L'assemblée accepte uniquement les comptes, ce qui provoque, séance tenante, la démission du comité de direction. Une commission exécutive est nommée et chargée de tirer la compagnie de ses embarras financiers.

La piste des financiers genevois semble alors se préciser. L'Association financière de Genève, formée dès 1872 de six banques de la ville et de la puissante Banque de Paris et des Pays-Bas (Paribas), s'associe au Comptoir d'escompte de Paris. Celui-ci, dirigé par Édouard Hentsch (1829-1892)<sup>206</sup>, est engagé dans de nombreux chemins de fer étrangers ainsi que dans le financement de grands travaux (notamment le canal de Panama). En échange d'une participation directe à l'exploitation du réseau de la SO grâce à la fondation de la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer dominée par le groupe bancaire prêteur et par Édouard Hentsch, 16 millions de francs seront fournis à la compagnie. Le Comptoir d'escompte avance la somme qui sera remboursée par l'émission de 20'000 obligations offertes progressivement au public. Ces titres sont émis par la SO et par la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer. L'opération est extrêmement coûteuse pour la compagnie:

*«Les charges financières acceptées par la Compagnie de la Suisse-Occidentale étaient lourdes, car les intérêts des obligations créées devaient s'ajouter à ceux dus au Comptoir d'escompte de Paris pour l'avance des 16 millions.»<sup>207</sup>*

<sup>204</sup> BENZ Gérard, «Un aspect du financement...», p. 173.

<sup>205</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, p. 35.

<sup>206</sup> Édouard Hentsch est issu de la branche française des Hentsch et est dès 1854 à la tête de la banque genevoise créée par son grand-père et qui devient en 1857, Hentsch, Lütscher et Cie. Il occupe aussi une fonction d'administrateur de Paribas. Cf. DHBS et BENZ Gérard, «Un aspect du financement...», p. 172.

<sup>207</sup> BOUVIER Jean, «La grande crise des compagnies...», p. 465.

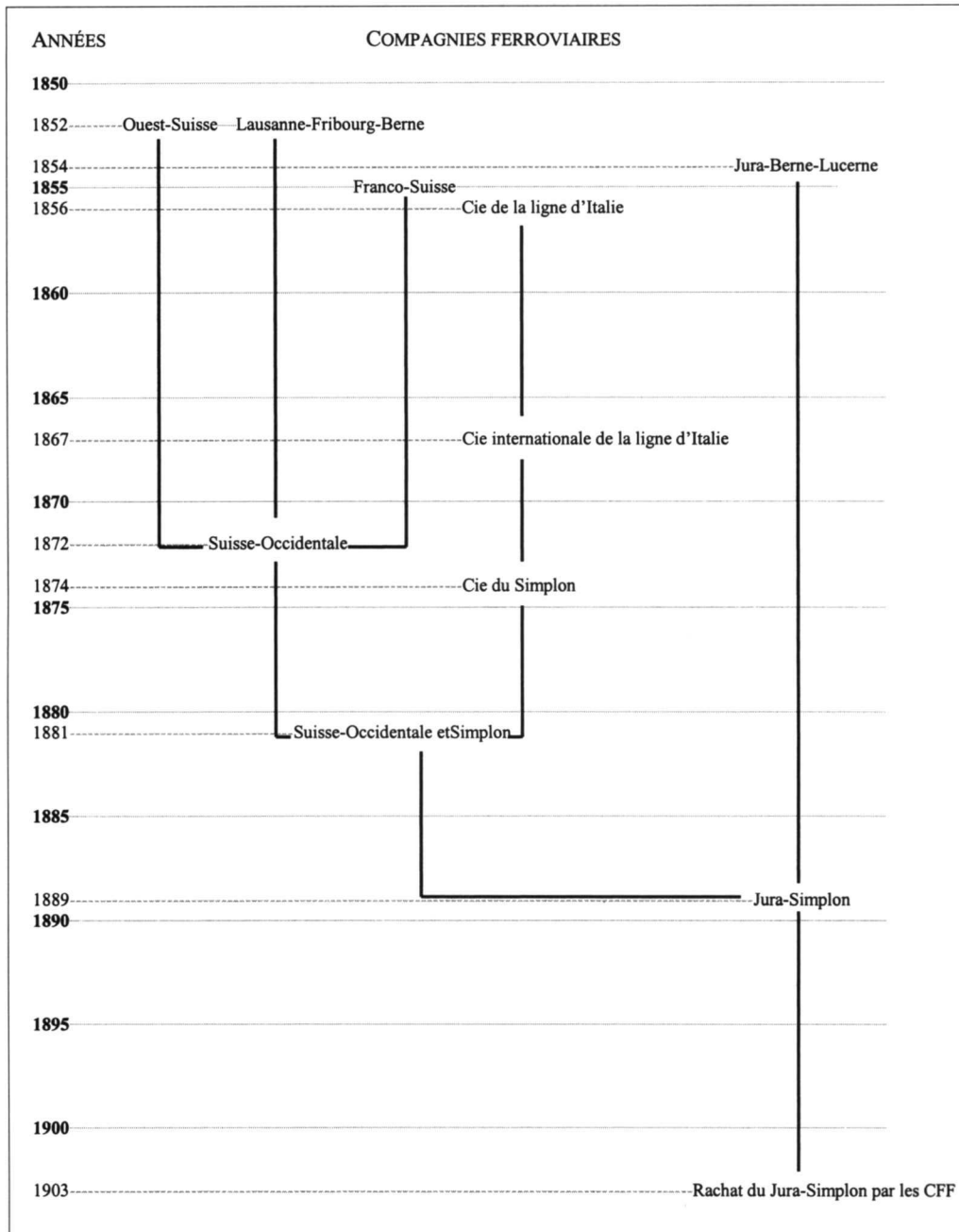
L'assemblée des actionnaires de la SO réunie en octobre 1875, approuve cet arrangement financier. L'exploitation du réseau incombe désormais à la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, entièrement dominée par les financiers franco-genevois. Ceux-ci attendent des résultats rapides de leur opération grâce à un effort de rationalisation immédiatement entrepris. La limitation du nombre de locomotives en service et le licenciement d'une partie du personnel permettent, dès 1876, de limiter les frais d'exploitation.

La SO semble dès lors sortie de ses embarras financiers. Mais, comme le remarque Jean Bouvier:

*«On vérifie alors, comment, aux époques de crise, les sociétés industrielles peuvent tomber aisément sous le contrôle des banques: l'appel réitéré au crédit, rendu nécessaire par les difficultés accrues d'exploitation, ne peut être satisfait par l'organisme prêteur sans garanties croissantes: l'établissement financier combine faveurs bancaires et moyens de contrôle.»<sup>208</sup>*

<sup>208</sup> *Ibid.*, p. 470.

SCHEMA 3: FORMATION DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU JURA-SIMPLON (JS)



## ***La recherche de capitaux de la Compagnie du chemin de fer du Simplon***

La Compagnie du Simplon, de taille limitée, a énormément de peine à attirer les capitaux étrangers en vue d'un percement du tunnel du Simplon. A la fin des années 1870, la Société de dépôts et de comptes courants à Paris manifeste à Paul Céréssole son intérêt pour l'entreprise du tunnel<sup>209</sup>. Une telle proposition, alors même que les compagnies ferroviaires peinent à trouver preneurs pour leurs titres, durant la grande crise, ne peut qu'intéresser le directeur de la Compagnie du Simplon. Les conditions posées par l'institut bancaire proposent le remplacement de la compagnie actuelle par la mise sur pied d'une nouvelle compagnie qui, sous le contrôle de la Société de dépôts et de comptes courants, se chargerait d'exécuter les travaux de percement du tunnel. Les négociations semblent aboutir, lorsqu'un administrateur de la Compagnie du Simplon, le banquier parisien Cahen d'Anvers, manifeste son opposition. Il déclare pouvoir obtenir de meilleures conditions grâce à l'aide d'Édouard Hentsch, à la tête des financiers dirigeant la SO. Cependant, il change très rapidement d'avis, soupçonnant Édouard Hentsch de vouloir réaliser l'affaire du Simplon au profit de la SO.

Cet épisode nous montre bien à quel point la concurrence entre les deux compagnies est exacerbée par le combat féroce que se livrent les financiers. Un projet de convention est rapidement négocié et transmis, en 1879, à la Compagnie du Simplon. Pourtant, jamais il ne sera signé. A cela plusieurs raisons : à cette époque, comme nous l'avons déjà constaté, il apparaît comme fort peu probable que l'État français offre une subvention à l'entreprise du Simplon. Or, la Société de dépôts et de comptes courants y accorde une certaine importance. Une autre raison est que face aux querelles incessantes entre la Compagnie du Simplon et la SO, on s'achemine lentement vers une fusion de ces deux compagnies qui mettrait le groupe Hentsch en position de force dans l'entreprise du percement.

### ***Une fusion nécessaire***

Comme on a déjà eu l'occasion de le mentionner, en 1874 la SO avait acquis, avec la Société financière vaudoise, la ligne d'Italie. Par ce rachat, la Compagnie du Simplon avait été fondée et chacun des acheteurs avait souscrit à la moitié de son capital. Cependant, comme le fait remarquer Albert Cuony:

*«[...] la Suisse-Occidentale, qui tenait à conserver les siennes [actions], ne pouvait exercer son droit de vote aux assemblées générales que dans la limite fixée par les statuts, tandis que la Société financière vaudoise, libre de se faire représenter par plusieurs personnes entre lesquelles elle avait réparti*

<sup>209</sup> La négociation entre les financiers parisiens et la Compagnie du Simplon est analysée par BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 85 et suivantes. .



*ses actions, obtenait en fait la majorité. Aussi, bien que chargée de l'exploitation, au moins pendant les premières années, la Suisse-Occidentale se voyait frustrée des avantages qu'elle avait espérés de l'achat de la ligne d'Italie et empêchée de travailler directement à l'œuvre du percement du Simplon.»*<sup>210</sup>

Une fusion, semble-il, faciliterait beaucoup les choses. Cependant l'avis des dirigeants des deux compagnies diverge. Possédant les voies menant au pied du col, la compagnie du Simplon n'envisage pas une fusion avec son grand voisin, mais seulement un accord. Elle entend retirer seule les bénéfices d'un possible percement. La SO, elle, envisage une fusion.

Durant l'année 1880, de nombreux contacts entre les dirigeants des deux compagnies ont lieu sous les auspices du Conseil d'Etat du canton de Vaud. D'autre part, l'imminence d'un nouveau dépôt de projet de loi devant le parlement français en vue d'une subvention au tunnel pousse la Compagnie du Simplon à demander le soutien de l'exécutif vaudois. Celui-ci fait dépendre son intervention auprès des pouvoirs publics français, qui ne peut cependant qu'être fort limitée, à un rapprochement entre les deux compagnies concurrentes. Poussés par les politiques, courtisés par le groupe Hentsch et la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, les dirigeants de la compagnie du Simplon acceptent la fusion devenue une nécessité.

Opposée à la fusion, une minorité du conseil d'administration de la Compagnie du Simplon menée notamment par le directeur Lommel, mentionne que la fusion est à l'avantage de la SO. Ces administrateurs redoutent l'arrivée de la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, dont l'objectif est bien plus la fusion de l'ensemble des compagnies ferroviaires suisses que le percement du Simplon<sup>211</sup>. Le 26 mars 1881, les représentants de la SO et de la Compagnie du Simplon signent le traité de fusion donnant naissance à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS)<sup>212</sup>. Quelque temps plus tard, les parlements cantonaux intéressés à la fusion ratifient le traité. Vaud, Valais et Fribourg l'acceptent et il est à noter que le canton de Fribourg, comme actionnaire important de la SO, se trouve pour la première fois directement intéressé à l'entreprise du Simplon. Fribourg jouera un rôle important dans la dernière phase des négociations intercantionales.

<sup>210</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, p. 34.

<sup>211</sup> ACFF, Lausanne, SO, Rapport présenté à l'AG extraordinaire du 5 mai 1881 par la minorité du conseil d'administration sur le contrat de fusion avec la SO.

<sup>212</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 56.

## La Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (SOS) dans les années 1880

### *La nécessité du tunnel à la vue des résultats de la compagnie*

Cette fusion aurait dû attirer l'intérêt des capitalistes. Or il est très difficile d'intéresser les bailleurs de fonds à une entreprise dont la France semble de plus en plus se détourner et sur laquelle on ignore la position italienne. Nous pouvons donc dire que les années 1882 à 1886 sont, pour la SOS, une véritable «traversée du désert»<sup>213</sup>. Les années 1887 à 1889 marquent toutefois un tournant pour l'entreprise du tunnel, dont nous analyserons les conséquences ultérieurement. Pour l'instant, nous nous bornons à analyser la situation de la compagnie durant sa brève décennie d'existence (1881-1889), en faisant ressortir la nécessité de voir les négociations en vue du percement du tunnel aboutir.

Comme le montre le tableau 7, la fusion a fait de la SOS la principale compagnie ferroviaire de Suisse en terme de taille du réseau:

TABLEAU 7: RESEAU EXPLOITE PAR LES SIX SIX PRINCIPALES COMPAGNIES FERROVIAIRES SUISSES EN 1889 (EN KM)

		Réseau en %
<b>SOS</b>	603	20
<b>Nord-Est</b>	564	18
<b>JBL</b>	367	12
<b>Central-Suisse</b>	327	10
<b>Union-Suisse</b> <sup>214</sup>	278	9
<b>Compagnie du Gothard</b>	265	9
<b>TOTAL SUISSE</b>	<b>3'057</b>	<b>100</b>

Source: SANDRI Massimo, *La Compagnie ferroviaire de la SOS à l'heure de sa fusion avec le JBL: Les clients, le trafic et les résultats financiers*, mémoire de doctorat en Sciences politiques de l'Université de Lausanne, 1980, p. 9.

Cependant, le fait de posséder le plus grand réseau de Suisse n'assure nullement le succès de la compagnie. Le trafic, autant voyageurs que marchandises est limité, les voies ayant une fonction purement régionale (tableau 8).

<sup>213</sup> L'expression est de Gérard BENZ, *Le percement du Simplon...*, p. 95.

<sup>214</sup> Compagnie des chemins de fer de l'Union-Suisse.

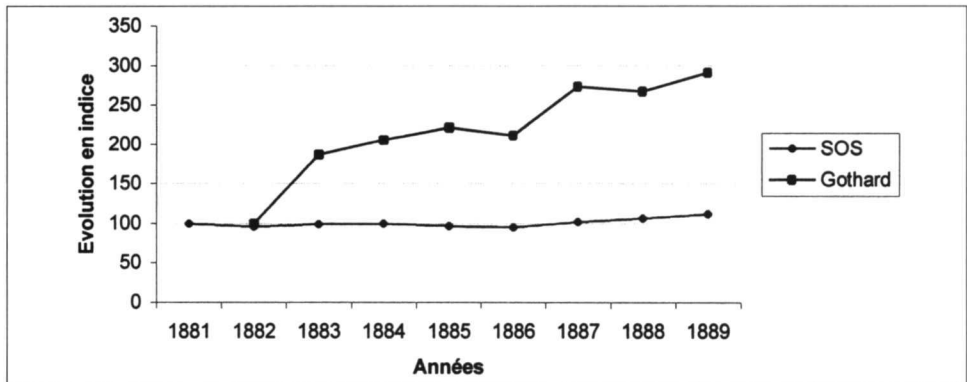
TABLEAU 8: EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS ET DU TRAFIC MARCHANDISES SUR LE RESEAU DE LA SOS (1881-1889)

	Voyageurs (millions)	Indice (année 1881=100)	Marchandises (millions de T.)	Indice (année 1881=100)
<b>1881</b>	3,60	100	0,92	100
<b>1882</b>	3,66	102	0,87	96
<b>1883</b>	3,68	102	0,91	99
<b>1884</b>	3,73	104	0,92	100
<b>1885</b>	3,80	106	0,90	97
<b>1886</b>	3,92	109	0,88	95
<b>1887</b>	3,99	111	0,94	102
<b>1888</b>	4,05	113	0,99	107
<b>1889</b>	4,29	119	1,035	112

Source: SANDRI Massimo, *La Compagnie ferroviaire de la SOS...*, pp. 25-26.

A travers ces chiffres, nous constatons une situation guère satisfaisante. Si le trafic voyageurs augmente régulièrement chaque année, le trafic marchandises connaît une diminution. Il faut attendre 1887 pour que les chiffres de 1881 soient dépassés. Une comparaison avec le trafic marchandises empruntant les voies de la Compagnie du Gothard nous renseigne sur la nécessité à voir le percement du Simplon s'effectuer, afin de désenclaver le réseau de la SOS (graphique 3).

GRAPHIQUE 3: EVOLUTION DU TONNAGE DE MARCHANDISES SUR LES VOIES DE LA SOS ET DE LA COMPAGNIE DU GOTHARD EN INDICE (1881-1889)<sup>215</sup>



Source: SANDRI Massimo, *La Compagnie ferroviaire de la SOS...*, pp. 26-27.

<sup>215</sup> L'indice 100 est fixé en 1881 pour la SOS et en 1882 pour la Compagnie du Gothard.

Ouvert au trafic en 1882, le tunnel du Gothard est évidemment, pour la compagnie du même nom, une opération extrêmement bénéfique et la SOS ne peut qu'en tirer les enseignements.

À l'évolution mitigée du trafic marchandises, correspond une évolution toute relative des résultats financiers. Le tableau 9 rend compte du résultat du compte d'exploitation des différentes compagnies ferroviaires en 1889:

TABLEAU 9: RESULTAT D'EXPLOITATION DES SIX PRINCIPALES COMPAGNIES FERROVIAIRES SUISSES EN 1889 (EN MILLIERS DE FRANCS PAR KM DE LIGNE)

<b>SOS</b>	12,0
<b>Nord-Est</b>	14,7
<b>JBL</b>	10,9
<b>Central-Suisse</b>	22,4
<b>Union-Suisse</b>	15,0
<b>Compagnie du Gothard</b>	26,0
<b>MOYENNE SUISSE</b>	<b>14,0</b>

Source: SANDRI Massimo, *La Compagnie ferroviaire de la SOS...*, p. 28.

Avec le JBL, la SOS est la seule compagnie à avoir un résultat inférieur à la moyenne suisse. La Compagnie du Gothard a un excédent plus de deux fois supérieur à celui de la SOS. Mais plus grave encore, la plus grande partie de l'excédent de la SOS sert au paiement du service de la dette. Le rendement du capital-actions de la compagnie est le plus faible de toutes les compagnies ferroviaires de Suisse et seuls les actionnaires privilégiés bénéficient du versement d'un dividende.

Malgré la présence croissante des cantons romands, dont Vaud et Fribourg comme actionnaires, les financiers, à la suite de Hentsch, sont bien décidés à garder la haute main sur l'affaire du tunnel et l'emprise de ceux-ci se révèle, dans les dernières années de vie de la SOS, de plus en plus marquée. Comme on le verra ultérieurement, Hentsch parviendra à mettre sur pied un syndicat financier franco-italo-suisse en vue du percement du Simplon. La chute du Comptoir d'escompte au printemps 1889, provoquera l'éclatement du syndicat et le départ définitif des bailleurs de fonds français.

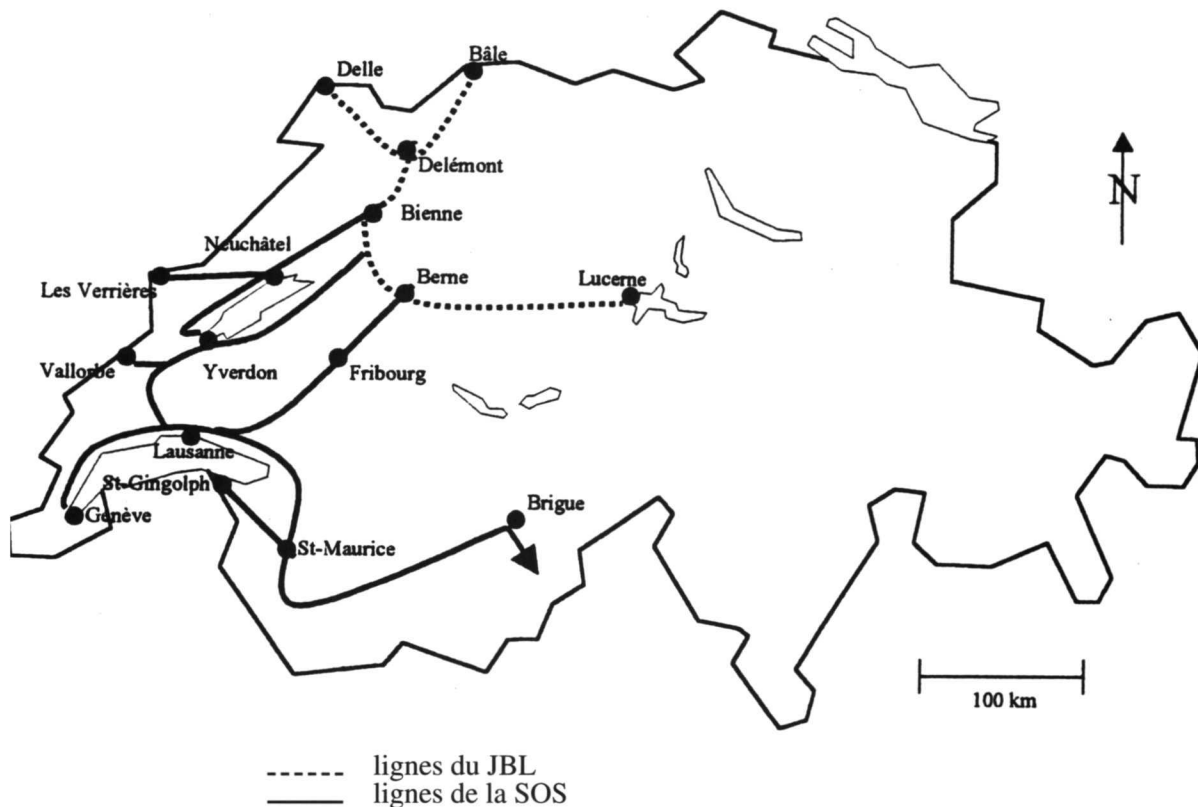
Toutefois, depuis 1884, un changement est intervenu au sein des actionnaires de la SOS. Peu à peu, divers achats d'actions ont été effectués en Allemagne. Fait étonnant, l'Allemagne semble s'intéresser au percement du Simplon. La tactique suivie par les Allemands est simple et s'étend à tout le territoire suisse: il s'agit de retirer à la France tout le bénéfice du trafic suisse en direction du Sud<sup>216</sup>. Les propositions en provenance de l'Allemagne se font de plus en plus pressantes, mais il faut attendre la chute du Comptoir d'escompte, pour que le capital allemand intervienne massivement dans la compagnie.

<sup>216</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 194.

### *La dernière fusion et la naissance de la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon (JS)*

L'intervention des financiers germaniques n'est pas gratuite. Les Allemands exigent une fusion avec le JBL, fusion encouragée autant par la Confédération que par les cantons intéressés. Elle paraît en effet nécessaire, à la vue des réseaux complémentaires qui s'y associent (carte 6).

CARTE 6: RÉSEAU DU JS



Base: BALTHASAR Andreas, *Zug um Zug...*, p. 23.

Source: d'après LARTILLEUX Henri, *Géographie universelle des transports...*, t. II, vol. 1.

La compagnie chargée du percement du Simplon est désormais propriétaire de la quasi-totalité des lignes de Suisse romande. Elle possède surtout un accès à l'Allemagne depuis Bâle et à la France depuis Delle. Côté suisse, les voies du JS mènent à Berne et depuis la ville fédérale, à Lucerne, important point d'accès au

tunnel du Gothard. Avant même le percement du Simplon, le réseau ferroviaire de la nouvelle compagnie perd son caractère purement local que maintenait la barrière des Alpes à Brigue. Comme le note Albert Cuony:

*«[...] on reconnaissait que la constitution d'une compagnie plus forte et l'appui du grand canton de Berne faciliteraient le percement du Simplon, but poursuivi depuis si longtemps par toute la Suisse occidentale.»<sup>217</sup>*

D'autre part la Confédération et les cantons intéressés deviennent progressivement les plus grands actionnaires du JS. Avant même la loi sur le rachat des chemins de fer et son acceptation en votation populaire, la nationalisation du réseau est entreprise grâce aux lois du marché.

Conséquence de cette intrusion, les actionnaires suisses du JS dépassent largement les actionnaires étrangers. Ainsi, en 1897, les Suisses détiennent 87,5 % des actions de la compagnie et représentent 82 % des actionnaires. Les 18 % d'actionnaires étrangers possèdent les 12,4 % d'actions restantes<sup>218</sup>. Le fait que la proportion d'actionnaires suisses soit inférieure à la proportion d'actions détenues par les Suisses tend à prouver que les investisseurs helvétiques sont, plus que les investisseurs étrangers, possesseurs d'un nombre important d'actions: c'est le cas en premier lieu de la Confédération et des cantons. Si les actions du JS sont majoritairement détenues par des investisseurs helvétiques ce n'est pas le cas de toutes les compagnies ferroviaires suisses. Un seul exemple: à la même époque, 95 % des actions de la Compagnie du Gothard sont encore détenues par des étrangers<sup>219</sup>.

Le fait que la Confédération et les cantons possèdent un nombre important de titres du JS, pousse les pouvoirs publics à s'intéresser plus activement aux affaires du percement du tunnel et à prendre ainsi le relais des financiers intéressés uniquement à une rentabilité immédiate de leur investissement. Dans son message aux Chambres, le Conseil fédéral, en 1889, s'exprime en ces termes:

*«Le percement du Simplon est devenu aujourd'hui l'une des questions économiques et politiques de premier ordre. Depuis bien des années, les Gouvernements et les cantons de la Suisse occidentale travaillent dans ce but et sont disposés à faire de grands sacrifices pour l'atteindre. Le canton de Berne, par la conclusion du traité de fusion, s'étant joint officiellement à ces efforts, la Confédération ne peut pas se soustraire à l'obligation de diriger ce mouvement, si elle ne veut pas courir le danger de perdre totalement sa position en matière de chemins de fer et fortifier, au détriment du pays, l'état de choses actuel que l'on considère toujours de plus en plus comme insupportable.»<sup>220</sup>*

<sup>217</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, pp. 40-41.

<sup>218</sup> BALTHASAR Andreas, *Zug um Zug...*, p. 59.

<sup>219</sup> *Ibid.*

<sup>220</sup> Cité par BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 14-15.

#### IV. Le tunnel du Simplon et l'intervention croissante des pouvoirs publics dans le domaine ferroviaire (1872–1909)

A partir des années 1870, la Confédération s'immisce progressivement dans les affaires ferroviaires en rencontrant de nombreuses oppositions. Le principe d'un chemin de fer étatisé est encore loin d'être accepté. Dès ces années, il est clair que l'Etat central désire renforcer sa présence et qu'à terme, une nationalisation du réseau est dans l'ordre des choses<sup>221</sup>. C'est dans cet état d'esprit que se fait l'achat d'actions prioritaires du JS, système inauguré dès la fin des années 1860 par le conseiller fédéral Welti qui a bien compris la possibilité offerte à l'Etat de pénétrer, par ce moyen, les compagnies ferroviaires.

Aux prises d'actions de la part de la Confédération correspond, dans le même temps, une pénétration financière des cantons intéressés, dont Berne, dès la naissance du JS. Analyser l'intervention des pouvoirs publics revient donc à prendre en considération l'action des cantons, atteignant une nouvelle maturité par leur concertation, aussi bien que celle de la Confédération. Cependant, si dans les années 1870 et 1880 l'Etat marque sa présence, les financiers, à commencer par le groupe Hentsch, profitent de la crise financière pour asseoir leur position.

Si à terme, cette intrusion croissante du secteur public permet le percement du Simplon, rien n'est déterminé d'avance. Le rachat des chemins de fer par la Confédération peut très bien provoquer l'abandon du projet. Un vif débat a d'ailleurs lieu en 1883 au sein du Conseil fédéral, opposant Welti, peu emballé par le Simplon, à Louis Ruchonnet, entièrement acquis au projet. La discussion tourne en faveur de Ruchonnet et lorsqu'en 1898 aura lieu la consultation populaire sur le rachat des chemins de fer par la Confédération, le Conseil fédéral promettra au préalable de ne pas abandonner le Simplon, afin de ne pas provoquer le vote négatif des populations des cantons concernés<sup>222</sup>.

<sup>221</sup> Le vaste débat sur les avantages du service public ou de l'entreprise privée n'est pas un débat qui date de la fin du XX<sup>e</sup> siècle. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle déjà, un courant mené par Edgard Milhaud, professeur d'économie politique à l'Université de Genève, prône un rachat des infrastructures par les collectivités publiques. Ses théories rencontrent de nombreuses oppositions provenant des tenants du libéralisme qui accusent les politiques de vouloir se rendre maîtres des infrastructures uniquement pour augmenter leurs rentrées financières. Cf. MILHAUD Edgar, *L'économie publique: objet, méthode, programme de travail*, Paris, 1912. Parmi les défenseurs du libéralisme économique, cf. GUYOT Yves, *La gestion par l'état et les municipalités*, Paris, 1913.

<sup>222</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 166.

## Deux étapes essentielles de l'interventionnisme de l'Etat fédéral

### *La loi fédérale de 1872*

Depuis la loi fondamentale de 1852 accordant la construction des voies ferrées aux cantons et au secteur privé, le pays est devenu un vaste chantier ferroviaire au sein duquel règnent la spéculation boursière et les désastres financiers. De nombreux tronçons ont bien sûr été établis, mais sans réelle volonté de continuité et au seuil des années 1870, le réseau suisse est marqué par son éclatement dû au cantonalisme étriqué.

Face à cela, la Confédération désire se mêler plus activement de l'établissement d'un véritable réseau et limiter autant que possible les faillites retentissantes et les gaspillages intempestifs. C'est dans ce sens qu'il faut interpréter la loi adoptée par l'Assemblée fédérale en 1872, suite au message du Conseil fédéral du 16 juin 1871. Jusqu'à l'entrée en vigueur de cette loi, le droit d'accorder des concessions était du domaine des cantons: désormais, c'est la Confédération qui a cette compétence. Bien que la construction et l'exploitation des voies ferrées par le secteur privé ne soient pas remises en doute, il ressort de cette loi un désir d'unification du réseau existant. L'article 30 en est une preuve:

*«Art. 30 Toute administration de chemin de fer est tenue de se prêter, soit sous le rapport technique, soit quant à l'exploitation, à la jonction des lignes d'autres compagnies suisses avec les siennes, d'après un mode convenable, sans surtaxe ni droit de réexpédition et sans aggravation du transit.»<sup>223</sup>*

D'autre part, la proximité de la convention du Gothard pousse le législateur à prendre en considération les autres régions de Suisse. L'article 3 explicite cette idée:

*«Art. 3 La Confédération cherchera, d'une manière générale, à développer et à augmenter ces voies de communication; elle s'efforcera, en particulier, de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'est, le centre et l'ouest des Alpes suisses, pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la mer Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre.»<sup>224</sup>*

Désormais, les défenseurs du Simplon peuvent s'attendre à ce que la Confédération les appuie plus fermement dans leurs démarches à l'étranger. Toutefois, il n'est pas question, dans cette loi, d'aider financièrement une entreprise de percement d'un tunnel ferroviaire. Le financement privé ou de la part des cantons intéressés demeure la seule et unique source de capitaux. Pourtant les événements, et notamment la grande crise, vont en décider autrement.

<sup>223</sup> «Loi fédérale concernant l'exploitation des chemins de fer sur le territoire suisse du 23 décembre 1872» dans CHANCELLERIE FEDERALE, *Recueil systématique...*, 7<sup>e</sup> volume, p. 11.

<sup>224</sup> *Ibid.*, p. 4.



## *Le compromis du Gothard de 1878*

La conférence internationale du St-Gothard en 1869 avait évalué le coût des travaux de construction à 156,4 millions de francs<sup>225</sup>. Les travaux, commencés dès 1871, vont rapidement au devant de difficultés techniques. En 1876, l'ingénieur en chef Hellweg dresse un nouveau devis qui gonfle le coût de la construction de plus de 100 millions. Le Conseil fédéral, qui a été chargé de la surveillance des travaux, est immédiatement averti. Un comité d'experts est nommé qui ramène le déficit à 74 millions de francs<sup>226</sup>. Encore faut-il trouver cette somme.

En juin 1877, une conférence réunissant les parties intéressées se tient à Lucerne. On décide de supprimer certaines voies d'accès prévues dans le projet initial, ce qui ramène le déficit à 40 millions de francs. L'Italie et l'Allemagne s'engagent à verser 10 millions chacune, la Suisse 8 millions, alors que le reste de la somme doit être supporté par la Compagnie du Gothard<sup>227</sup>. En Suisse, 1 1/2 million est d'ores et déjà promis par le Central-Suisse et le Nord-Est, mais 6 1/2 millions doivent encore être trouvés du côté des cantons intéressés au projet<sup>228</sup>. Ceux-ci se réunissent en juillet 1877 et déclarent refuser toute nouvelle subvention à l'entreprise du Gothard. L'idée prend alors forme de demander l'aide de la Confédération, ce qui, on s'en doute, déclenche les foudres des cantons non-gothardistes.

Mais, face aux menaces de faillite de l'entreprise, le Conseil fédéral, dans son message aux Chambres en 1878, propose de subventionner le Gothard à hauteur de 6 1/2 millions de francs. Le Conseil national nomme une commission chargée d'étudier le message de l'exécutif fédéral et le décret qui s'y rattache. Composée majoritairement de membres favorables à l'entreprise du Gothard, la commission ne parvient pas à s'entendre afin de proposer un rapport unique aux parlementaires. La majorité, invoquant l'article 23 de la Constitution<sup>229</sup>, désire suivre l'avis du Conseil fédéral, alors que la minorité propose d'accorder les 6 1/2 millions de francs aux cantons intéressés à titre de prêt uniquement.

A lui seul, le débat d'entrée en matière au sein du Conseil national mobilise les députés durant une dizaine de séances. A maints égards il intéresse l'entreprise du Simplon. Il est évident qu'une subvention unique pour le Gothard ne peut qu'attirer la très ferme opposition des représentants des cantons de la Suisse romande. C'est le cas: autant les Vaudois que les Fribourgeois ou les Valaisans s'opposent à toute entrée en matière. Elle est pourtant acceptée par une majorité du Conseil national. L'entrée en matière votée, il faut trouver une proposition pouvant satisfaire le plus grand nombre.

<sup>225</sup> BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer...», p. 129.

<sup>226</sup> CUONY Albert, *Les débuts des chemins de fer...*, p. 100.

<sup>227</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 60.

<sup>228</sup> BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer...», p. 129.

<sup>229</sup> Cf. page 507.

Le conseiller national fribourgeois Weck-Reynold dépose alors un projet d'arrêté qui est à l'origine du compromis du St-Gothard. Il propose que la Confédération alloue la somme de 4 1/2 millions de francs aux cantons intéressés au Gothard et promette la même somme en faveur des projets de passages à l'est et à l'ouest de la Suisse. Pourtant, ce projet n'est pas soutenu par les députés vaudois, toujours fermement opposés à toute idée de subventions. Ce n'est pas le cas des députés fribourgeois qui, faisant bloc derrière Weck-Reynold, plébiscitent le projet d'arrêté. Les élus valaisans y sont aussi majoritairement favorables. La proposition de Weck-Reynold est acceptée par une large majorité du Conseil national le 14 août 1878. A sa suite, le Conseil des Etats accepte le projet et c'est ainsi que naît la loi fédérale du 22 août 1878 accordant des subventions aux chemins de fer<sup>230</sup>.

Après la loi de 1872 promettant, entre autre, d'accorder l'aide de la Confédération à toute entreprise de percement des Alpes, la loi de 1878 accorde une nouvelle aide, financière celle-là, au percement du Simplon. L'article 5 de la loi fonde cette promesse:

*«Art. 5: Une subvention égale à celle accordée aux Cantons désignés à l'art. 1<sup>er</sup>, soit 4,5 millions de francs pour chaque entreprise, est accordée, une fois pour toutes, aux Cantons qui s'intéresseront financièrement aux chemins de fer des Alpes répondant aux conditions de l'art. 3 de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer. Cette subvention n'est accordée que pour deux chemins de fer, dont l'un à l'orient et l'autre à l'occident de la Suisse, et l'Assemblée fédérale en déterminera souverainement les conditions.»<sup>231</sup>*

Cette loi ne convainc absolument pas le Grand Conseil vaudois qui, réuni en séance extraordinaire le 1<sup>er</sup> octobre 1878, la condamne fermement. Loin de l'interpréter comme un encouragement financier au projet du Simplon, les députés cantonaux pensent majoritairement que lorsque le moment sera venu de débloquer les 4 1/2 millions en faveur du Simplon, les députés nationaux trouveront un prétexte quelconque pour ne pas le faire. Pour les dirigeants vaudois, si les tenants du Saint-Gothard ont accepté le compromis, c'est qu'ils considèrent le tunnel du Simplon comme un éventuel concurrent encore à l'état de projet et que si celui-ci arrive à maturité, ils prétexteront une concurrence inutile pour bloquer la subvention. Le Grand Conseil vaudois propose donc l'acceptation du référendum populaire lancé contre la loi. Soumis en votation nationale le 19 janvier 1879, le compromis est pourtant accepté par 70,7 % des votants<sup>232</sup>. Le canton de Vaud, ainsi que les cantons des Grisons et d'Appenzell (Rhodes Intérieures) refusent le compromis.

<sup>230</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 67.

<sup>231</sup> «Loi fédérale accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes du 22 août 1878» dans CHANCELLERIE FEDERALE, *Recueil systématique...*, 7<sup>e</sup> volume, p. 241.

<sup>232</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 76.

## Suisse, Italie: de déboires en succès

### *Vers une subvention par les cantons intéressés*

On a déjà analysé les premières initiatives communes des cantons romands en faveur du Simplon. Intervenant essentiellement dans la décennie des années 1860, elles ne débouchent sur aucun projet d'aide concret. Les années 1870, marquées par la convention du Gothard, la faillite définitive de la Compagnie internationale de la ligne d'Italie, les initiatives parlementaires infructueuses en France et le peu d'intérêt de la part de l'Italie, voient les cantons simplonistes réagir au coup par coup, sans parvenir à reprendre un débat constructif.

En 1880, les cantons romands reprennent l'initiative. Durant cette année, c'est par trois fois que les délégués des cantons de Vaud, Valais et Fribourg se rencontrent pour discuter du Simplon. Le refus d'immédiateté que rencontre la dernière initiative parlementaire en France marque un nouveau temps d'arrêt.

La reprise des discussions intercantionales est l'œuvre de Fribourg. Par sa situation intermédiaire entre le Gothard et le Simplon, Fribourg n'est géographiquement pas directement intéressé par un percement des Alpes valaisannes. L'intérêt de Fribourg est bien plus financier, en tant que possesseur d'un grand nombre d'actions de la SOS. En novembre 1885, Pierre Aeby, député et syndic de la ville de Fribourg s'exprime en ces termes devant l'assemblée du Grand Conseil:

*«Cette entreprise est aujourd'hui entre les mains de commissions et de sociétés financières qui n'en font qu'une affaire de spéculation et dans lesquelles on a, en général, peu de confiance. Si tous les cantons de la Suisse romande s'entendaient pour remettre à flot ce projet et faisaient une démarche auprès de la Confédération, on arriverait certainement à un résultat prompt et heureux.»<sup>233</sup>*

Le Conseil d'Etat fribourgeois convoque une conférence intercantonale réunissant des délégués des cantons de Vaud, Valais, Fribourg mais aussi Neuchâtel et Genève. Il est demandé à la SOS de fournir tous les documents en vue d'une possible subvention des cantons. Dès cet instant, les choses s'enchaînent. En 1886, une commission d'experts internationaux est chargée d'examiner deux projets de tunnels de base établis sous la direction de l'ingénieur en chef Meyer entre 1881 et 1882<sup>234</sup>. Le premier préconise le percement d'un souterrain de 20 kilomètres, en partie en territoire suisse, en partie en territoire italien, le second, moins coûteux préconise la construction d'un tunnel de 16,070 kilomètres, situé entièrement en territoire suisse. Les experts optent pour la seconde possibilité. L'entrée

<sup>233</sup> Cité par BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 19.

<sup>234</sup> COMITE POUR LE SIMPLON, *Mémoire technique...*, pp. 18 et suivantes.

du tunnel se situe à 9 kilomètres de la gare de Viège, pour ressortir à Gondo, 600 mètres avant la frontière italienne. Selon les experts, le coût des travaux s'élève à 53 millions de francs pour un tunnel à une voie et à 62,5 millions pour un tunnel à deux voies<sup>235</sup>.

Ayant pris connaissance des conclusions du rapport des experts, les délégués cantonaux se retrouvent une nouvelle fois pour discuter de l'éventuelle subvention et de son montant. Les gouvernements de Vaud, Valais et Fribourg sont les premiers à proposer une subvention: Vaud offre 4 millions de francs, Fribourg 2 millions et le Valais 1 million<sup>236</sup>. Neuchâtel et Genève s'y joignent sans promettre, pour l'instant, un quelconque montant.

Mais rien n'est encore gagné. L'expérience de 1864 l'a montré, le passage devant les législatifs cantonaux n'a rien d'une simple formalité. A Fribourg, le Conseil d'Etat met en lumière le fait que le percement du Simplon rentabiliserait enfin les 30'000 actions de la SOS que possèdent le canton et les communes<sup>237</sup>. Dans ce canton, les plus vives oppositions font référence aux montants que promettent Vaud et le Valais en comparaison des 2 millions qu'offre Fribourg, moins intéressé géographiquement au passage. Toutefois la subvention est acceptée par le législatif cantonal. Dans les cantons de Vaud et du Valais, le projet de subvention est soumis en votation populaire. Dans les deux cas, le peuple suit les consignes de vote des parlements cantonaux. Accédant à la demande de ces cantons, l'arrêté fédéral du 27 avril 1887 met d'autre part à leur disposition la somme de 4 1/2 millions prévue dans la loi de 1878 (compromis du Gothard)<sup>238</sup>.

Dès lors, c'est 11 1/2 millions de francs qui sont promis par les collectivités publiques à l'entreprise de percement du Simplon. Reste à trouver la somme manquante, qui ne peut provenir que d'Italie et d'investisseurs privés, la France n'entrant plus en ligne de compte.

### ***L'Italie et la convention Hentsch : la dernière tentative majeure des financiers***

Malgré la réponse évasive du gouvernement italien en 1877, les choses évoluent dans la Péninsule. Les régions italiennes limitrophes des futures lignes d'accès semblent s'intéresser de plus en plus au projet. D'autre part, le comité «Pro Sempione» fondé dès 1877, effectue de nombreuses pressions à Rome.

En 1887, les promesses de subventions cantonales associées à la subvention fédérale, poussent les dirigeants de la compagnie à demander officiellement au Conseil fédéral d'approcher les dirigeants italiens en vue de réunir une conférence

<sup>235</sup> METRAILLER Christian, *La politique ferroviaire...*, p. 85.

<sup>236</sup> *Ibid.*, p. 87.

<sup>237</sup> *Ibid.*, p. 88.

<sup>238</sup> COMPAGNIE DES CHEMINS DU FER DU JURA-SIMPLON, *Recueil des pièces officielles relatives au percement du tunnel du Simplon*, Berne, 1902, pp. 304 sq.

internationale. Si l'Italie refuse toujours toute participation financière à l'entreprise, elle accepte de participer à une conférence qui se tient du 5 au 15 septembre 1887 à Lausanne et à Domodossola<sup>239</sup>. Les résultats de cette conférence sont assez décevants. L'Italie accepte le principe du tunnel, mais demande que la sortie sud du souterrain se fasse sur son territoire, ce qui n'est pas le cas du projet de 1886. D'autre part, elle exige que la négociation ne reprenne qu'une fois le financement assuré.

Désespérés par une recherche de capitaux qui semble d'avance vouée à l'échec, les dirigeants de la SOS laissent à Hentsch le soin d'approcher les milieux politiques et financiers italiens. Une nouvelle et dernière fois, la haute finance prend le relais. Dès juillet 1887, Hentsch a déjà établi les grandes lignes de son projet lors d'une conférence réunissant à Lausanne les principaux milieux bancaires suisses intéressés à l'affaire<sup>240</sup>.

Le montage financier d'Edouard Hentsch montre une nouvelle fois des milieux bancaires intéressés à des profits immédiats, écartant du même coup les solutions les plus avantageuses pour la compagnie ferroviaire. Le montant global du montage financier de Hentsch est évalué à 96 millions de francs. On pense trouver cette somme grâce à 30 millions de subventions accordés pour moitié par la Suisse et pour moitié par l'Italie. A cela s'ajoutent 30 millions provenant de la SOS par l'entremise de l'émission d'obligations. Les 36 derniers millions sont fournis par une société à créer et qui prend le nom de Société pour la construction du Simplon. Hentsch et ses associés se réservent d'ores et déjà 12 millions du capital de cette société<sup>241</sup>. La construction du tunnel est accordée à un consortium d'entreprises, la Société anonyme de construction et d'exploitation de chemins de fer, dont un des dirigeants, Amilhou, un proche de Hentsch, est en relation avec Crispi, président du Conseil italien. En octobre puis en novembre 1887, deux conventions sont signées liant la SOS et le syndicat de banquiers.

Afin d'obtenir de l'Italie les 15 millions de francs de subventions, la SOS propose à Hentsch d'intéresser banquiers et entrepreneurs italiens, afin que ceux-ci puissent faire pression sur le gouvernement. Intéressé à participer à l'entreprise de percement du tunnel, l'entrepreneur italien Ottavi se rend en compagnie du sénateur Orsini au siège de la SOS à Lausanne. Cet intérêt satisfait les dirigeants de la SOS, qui pensent qu'Orsini peut ainsi user de son influence auprès du gouvernement. Mais, ayant déjà pris engagement envers Amilhou, Hentsch refuse la participation au percement de l'entreprise d'Ottavi, attirant ainsi l'opposition d'un groupe puissant.

<sup>239</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 179.

<sup>240</sup> *Ibid.*, p. 100.

<sup>241</sup> *Ibid.*

La solution vient au milieu de l'année 1888, lorsque Crispi, grâce à l'insistance de Amilhau, semble acquiescer à l'idée d'une subvention et parvient même à l'imposer à son ministre des travaux publics, Sarraco, jusqu'alors fervent opposant du Simplon. Profitant de cette ouverture, une nouvelle convention est signée entre la SOS et les financiers emmenés par Hentsch, dans laquelle il est précisé que le syndicat a rétrocédé tous les droits et obligations concernant la construction du tunnel à la Société anonyme de construction et d'exploitation de chemins de fer<sup>242</sup>. A propos de ce montage financier, Félix Bonjour écrit:

*«Le mètre du tunnel était calculé à 4320 fr. On comptait 14 millions pour les intérêts intercalaires. C'est dire que tout avait été calculé largement, de manière à laisser une belle marge de bénéfices au Syndicat.»<sup>243</sup>*

A la fin de l'année 1888, la solution financière semble donc trouvée. Toutefois, la faillite du Comptoir d'escompte en 1889 provoque l'abandon du projet Hentsch et la fusion de la SOS avec le JBL sous la pression des milieux financiers allemands. La convention Hentsch a eu le mérite de démontrer l'intérêt du président du Conseil italien, se déclarant prêt à discuter d'une éventuelle subvention. Toutefois, cette tentative montre aussi des financiers dont les vues s'opposent à celle de la SOS: l'affaire Ottavi, de même que le coût de l'arrangement financier pour la compagnie ferroviaire en sont les preuves.

## **La conclusion avec l'Italie**

### ***Les dernières négociations***

Malgré les ouvertures italiennes montrées par Crispi, il faut encore près de dix ans avant d'aboutir à un traité avec la Péninsule. Une nouvelle conférence réunissant intéressés suisses et italiens a lieu au lendemain du krach du Comptoir d'escompte. L'Italie insiste à nouveau sur sa volonté de voir le tunnel aboutir, côté sud, en territoire italien, en adoptant le projet du long souterrain établi en 1882. D'autre part, les Italiens abandonnent leur proposition d'appui financier. Crispi avait en effet promis cette aide en désaccord avec une majorité de son gouvernement. Les négociations semblent à nouveau au point mort. Le conseiller fédéral Droz écrit en 1890 au ministre de Suisse à Paris, Lardy:

*«Concernant le Simplon, je puis vous dire que l'affaire est beaucoup moins avancée qu'on ne paraît l'admettre [...]. Je la crois en meilleure voie que précédemment, mais il s'écoulera encore du temps jusqu'à ce que nous*

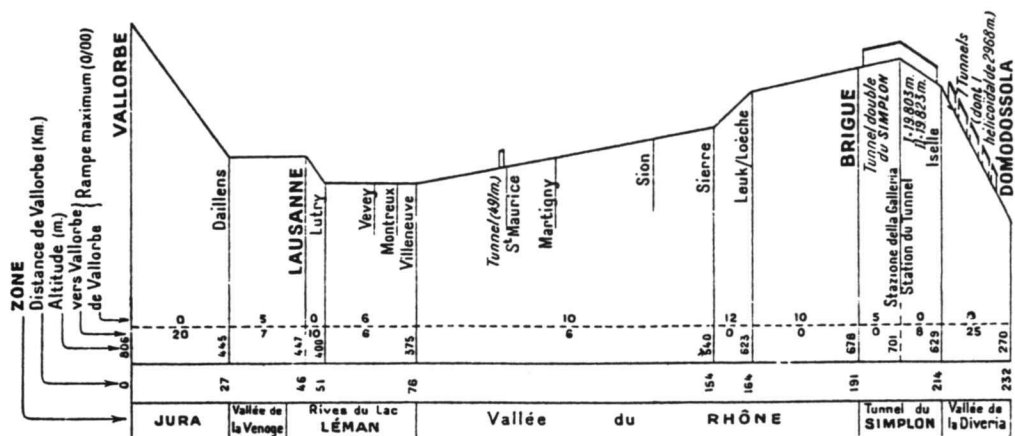
<sup>242</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 102.

<sup>243</sup> BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 22.

ayons l'adhésion du gouvernement italien. D'abord, il nous faut établir les plans et devis définitifs, travail dont le Jura-Simplon s'occupe et qui, vu le soin minutieux qu'on y met avec raison, n'est pas près d'être terminé. Puis, viendra la période des négociations qui, avec un gouvernement besogneux comme celui de l'Italie, risque d'être longue. Enfin, quand tout sera parachevé et paraphé au point de vue diplomatique et parlementaire, il faudra encore huit ans pour la construction.»<sup>244</sup>

Le 24 octobre 1893, le JS dépose un nouveau projet de percement du Simplon. Entre temps, un traité a été signé entre la compagnie et un groupe d'entrepreneurs réunissant, sous la raison sociale de Brandt, Brandau et Cie, l'entreprise A. Brandt, Brandau à Hambourg, qui se chargera du percement, la banque de Winterthour, MM. Sulzer frères à Winterthour ainsi que MM. Locher et Cie à Zurich<sup>245</sup>. L'option choisie est celle d'un tunnel de base de 19,8 kilomètres, ressortant largement en territoire italien. Le schéma 4 permet de visualiser le profil de la ligne du Simplon, ainsi que le tunnel s'engouffrant, côté nord, à 678 mètres dans la montagne, pour ressurgir, côté sud, à 629 mètres altitude.

SCHEMA 4: PROFIL DE LA LIGNE DU SIMPLON



Source: LARTILLEUX Henri, *Géographie universelle des transports...*, T. II, Vol. 1, p. 53.

<sup>244</sup> DDS, vol. 4, p. 45.

<sup>245</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 196-197.

Il faut encore attendre une année avant que le Conseil fédéral confie l'expertise à trois techniciens étrangers, G. Colombo, ingénieur à Milan et membre de la Chambre des députés du Royaume d'Italie, Francis Fox, ingénieur à Londres et C. J. Wagner, inspecteur des chemins de fer de l'Etat à Vienne<sup>246</sup>.

Le 19 juillet 1894, les experts remettent un rapport très favorable au projet qui est adopté par le Conseil fédéral. Immédiatement celui-ci, entrant dans une politique active, charge Bavier de transmettre la conclusion de l'expertise au gouvernement italien. Le Conseil fédéral désire une réponse aussi prompte que possible de la part de l'Italie. Il envisage une entente avec ce pays concernant les voies d'accès italiennes au tunnel, notamment le tracé Iselle–Domodossola, les modalités d'exploitation de cette ligne et toutes les questions qui se rattachent à la jonction des réseaux ferroviaires des deux Etats.

Si le nouveau projet du JS remplit les exigences italiennes de voir aboutir le souterrain en Italie, de nombreuses questions supplémentaires se posent. Le gouvernement transalpin désirant établir la gare internationale sur son territoire, il est dès lors naturel que le tronçon Iselle–Domodossola soit exploité par le JS avec toutes les conséquences qu'a une telle situation pour la défense nationale italienne. Des négociations ont lieu à Milan concernant les modalités techniques et permettant d'établir un catalogue de tous les points qui doivent être traités lors de négociations officielles. Temporisant, marquant une nouvelle fois une hésitation, le gouvernement italien subit la pression du Conseil fédéral qui lui transmet, le 9 juillet 1895, un projet de traité entre les deux pays et un projet de convention entre l'Italie et le JS en lui laissant le soin de fixer la date et le lieu de la conférence. Berne est finalement choisie pour recevoir la conférence sur le percement du Simplon<sup>247</sup>.

### *Traité et convention avec l'Italie*

La conférence qui s'ouvre début novembre 1895 doit aboutir à un traité entre les deux pays intéressés, ainsi qu'à une convention entre l'Italie et le JS concernant l'exploitation par cette dernière du tronçon Iselle–Domodossola; l'un ne va pas sans l'autre. L'Italie a désormais accepté que le tronçon Iselle–Domodossola soit exploité par une compagnie étrangère. En contrepartie, elle demande une représentation au sein du conseil d'administration du JS. Cette exigence, qui aurait paru quelques années auparavant acceptable, rencontre des oppositions de la part du Conseil fédéral, occupé à mettre sur pied la loi sur le rachat des chemins de fer. Il est exclu que les futurs Chemins de fer fédéraux acceptent au sein de leur conseil d'administration des représentants étrangers. Finalement, l'article 6 de la convention reconnaît le droit à l'Italie de proposer quatre délégués transalpins qui seront nommés par le Conseil fédéral<sup>248</sup>.

<sup>246</sup> DDS, vol. 4, p. 319.

<sup>247</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, p. 200.

<sup>248</sup> *Ibid.*, p. 283.



Mais, la principale difficulté qui oppose les deux délégations est bien celle du montant des subventions italiennes. La position des Italiens sur ce sujet n'a pas varié, si ce n'est lors des promesses hâtives de Crispi: il n'est pas question que l'Etat accorde des subventions directes à l'entreprise de percement. Ils argumentent leur refus en insistant sur le fait que toutes les voies d'accès sud au tunnel ont été financées par leurs propres ressources. Ils acceptent en revanche de verser une subvention annuelle de 66'000 liras au JS, pour l'exploitation de la ligne Iselle-Domodossola (art. 3 de la convention). Finalement, il est convenu que les diverses collectivités italiennes intéressées au percement amènent la somme de 4 millions de francs, l'Etat n'y participant pas. L'article 12 du traité résume le vaste problème des subventions:

*«Art. 12: Le Conseil fédéral suisse s'engage à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi de francs accordée par la loi fédérale du 22 août 1878 en faveur d'un chemin de fer à travers les Alpes à l'occident du Gothard.*

*Le Gouvernement italien s'engage, de son côté, à payer à la Compagnie Jura-Simplon une subvention annuelle de soixante-six mille liras, à partir de la mise en exploitation du grand tunnel et de ses lignes d'accès indiquées dans l'art. 2, et cela pendant toute la durée de la concession.*

*La Compagnie Jura-Simplon prévoit en outre l'obtention d'une subvention de dix millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de liras de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise).»<sup>249</sup>*

Le 25 novembre 1895 et le 22 février 1896 c'est respectivement le traité et la convention qui sont signés par les parties intéressées. Reste à obtenir la ratification par les parlements nationaux. Les choses semblent en voie de réalisation et pourtant il faudra encore du temps avant que les assemblées législatives des deux pays approuvent les résultats de la conférence de Berne.

Dès mars 1896, le remaniement ministériel en Italie, provoquant le départ de Crispi, amène au pouvoir des hommes dont l'affaire du Simplon n'est pas la priorité. D'autre part, certains milieux économiques transalpins craignent une dénonciation par la Suisse du traité de commerce italo-suisse et poussent le gouvernement à associer le soutien au Simplon à la confirmation de ce traité. Une telle exigence n'est remplie par la Suisse qu'en décembre 1896<sup>250</sup>. Il faut toute la force de persuasion de Carlin, ministre de Suisse à Rome, multipliant les rencontres, pour que l'exécutif italien promette de soumettre traité et convention devant le législatif.

<sup>249</sup> «Traité entre la Suisse et l'Italie pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola conclu le 25 novembre 1895» in CHANCELLERIE FEDERALE, *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947, 13<sup>e</sup> volume, XIV. Accords internationaux*, Berne, 1953, pp. 169 et suivantes.

<sup>250</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 207 sqq.

Mais, si du côté italien l'attentisme règne, en Suisse les choses n'évoluent guère mieux. En juin 1896, le Conseil fédéral présente le traité aux Chambres, en leur conseillant toutefois d'attendre pour le ratifier que les subventions prévues dans l'article 12 du traité soient réunies par le JS. Devant cette situation, le JS, dont le traité signé avec la société Brandt, Brandau et Cie arrive pour la seconde fois à échéance, réunit en novembre les cantons intéressés en leur proposant de faire pression sur le Conseil fédéral, pour que ce dernier dissocie ratification parlementaire et justifications financières du JS. Soumis à la pression des cantons romands, le Conseil fédéral propose, début décembre 1896, la ratification par les Chambres fédérales. Le Conseil des Etats, précédé du Conseil national, accepte à l'unanimité le traité. En Italie, dans le même temps, la Chambre des députés et le Sénat ratifient le traité et la convention. Notons qu'une nouvelle convention entre l'Italie et la Suisse, réglant les problèmes de douane, de poste et de télégraphe, ainsi que les problèmes techniques découlant de la jonction des deux réseaux nationaux est signée en 1899.

### *La laborieuse recherche des subventions*

Si l'article 12 du traité a prévu le montant des subventions que le JS est en droit de demander, rien n'est mentionné quant aux collectivités qui y participeront. En Suisse, la recherche de subventions est rapidement menée à terme par la compagnie. Le montant prévu de 15 millions est même dépassé, puisque l'entreprise du tunnel obtient une somme totale s'élevant à plus de 16,5 millions de francs<sup>251</sup> (tableau 10).

TABLEAU 10: SUBVENTIONS SUISSES AU SIMPLON (EN FRANCS)

<b>Confédération suisse</b>	4'500'000
<b>Canton de Vaud</b>	4'000'000
<b>Canton de Fribourg</b>	2'000'000
<b>Canton de Neuchâtel</b>	1'250'000
<b>Canton de Berne</b>	1'000'000
<b>Canton de Genève</b>	1'000'000
<b>Canton du Valais</b>	1'000'000
<b>Ville de Lausanne</b>	1'000'000
<b>Ville de Vevey</b>	270'000
<b>Ville de Montreux</b>	270'000
<b>Compagnie de navigation sur le Léman</b>	240'000
<b>TOTAL</b>	<b>16'530'000</b>

Source: BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 34.

<sup>251</sup> BONJOUR Félix, *Le percement...*, p. 34.

Du côté italien, la recherche de subventions est plus difficile pour un montant pourtant bien moins important. La ville et la province de Milan promettent assez rapidement une très modeste subvention de moins de 2 millions de liras. Convaincre Gênes est sensiblement plus difficile, même si le Simplon pourrait amener vers son port tout le trafic suisse qui se dirigeait jusqu'alors vers le port de Marseille. La ville et la province n'avancent finalement qu'une subvention d'un million de liras<sup>252</sup>. Effectuant une promotion intense au sein des petites collectivités publiques du nord, le Comité italien pour le Simplon parvient à élever la somme totale à 3,4 millions de liras en janvier 1898. Dans cette comptabilité d'épicerie, il reste toujours 600'000 liras à trouver pour parvenir aux 4 millions prévus par le traité. Soumis à la pression constante de Carlin, le gouvernement italien consent finalement à apporter le montant manquant.

TABLEAU 11: SUBVENTIONS ITALIENNES AU SIMPLON (EN LIRES)

<b>Gouvernement italien</b>	600'000
<b>Province de Milan</b>	750'000
<b>Province de Gênes</b>	250'000
<b>Province de Novare</b>	220'000
<b>Province d'Alessandria</b>	41'800
<b>Province de Pavie</b>	10'450
<b>Province de Bologne</b>	10'000
<b>Chambre de commerce de Bologne</b>	10'000
<b>Chambre de commerce de Milan</b>	10'032
<b>Chambre de commerce de Lodi</b>	2'508
<b>Chambre de commerce de Pavie</b>	1'045
<b>Chambre de commerce d'Alessandria</b>	1'045
<b>Caisse d'épargne de Milan</b>	71'687
<b>59 villes italiennes<sup>253</sup></b>	2'023'991
<b>TOTAL</b>	<b>4'002'558</b>

Source: COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU JURA-SIMPLON, *Recueil des pièces officielles...*, pp. 317 et suivantes.

Outre les subventions, on prévoit un emprunt de 60 millions. Dans le débat intervenu sur le rachat des chemins de fer par la Confédération, les financiers privés ne sont guère intéressés à participer au percement d'un tunnel dont les recettes,

<sup>252</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 225 et suivantes.

<sup>253</sup> Parmi ces villes on trouve bien sûr des grandes cités comme Milan, Gênes ou Bologne. Parallèlement on trouve une multitude de petites villes ayant versé, pour la plupart, une somme symbolique, dans les limites de leurs possibilités financières. Cinquante et une cités ont ainsi versé 209 liras chacune.

une fois le souterrain livré à la circulation, iraient dans les caisses d'une compagnie étatisée.

L'Union financière de Genève, associée à la Basler et Zürcher Bankverein et au Crédit suisse, propose de garantir l'émission des 60 millions, pour autant que la loi de rachat des chemins de fer soit rejetée. Devançant cette proposition qui met en danger sa politique ferroviaire, le Conseil fédéral propose aux banques cantonales de Berne, Vaud, Zürich et St-Gall d'assurer l'emprunt en cas d'acceptation de la loi. Cette proposition satisfait pleinement le JS qui l'adopte<sup>254</sup>. Le secteur public vient de gagner l'ultime combat contre les financiers. Pourtant, cette loi sur le rachat et son acceptation par le peuple va provoquer une dernière difficulté au projet de percement du Simplon.

### *Le transfert de concession à la Confédération*

L'idée de créer un réseau fédéral date des années 1860 déjà et a été solidement défendue par le conseiller fédéral Jakob Stämpfli. A cette époque, le rachat n'est pas encore d'actualité au sein d'une large majorité de la population et du monde politique et économique. La loi de 1872 ainsi que le compromis du Gothard confirment le rôle que la Confédération est amenée à jouer dans le domaine ferroviaire. Pourtant, le 6 décembre 1891, le peuple refuse encore à une large majorité le projet de rachat du Central-Suisse<sup>255</sup>. Quelques années plus tard, le Conseil fédéral, sous l'impulsion de Joseph Zemp, propose un projet de rachat des chemins de fer. Soumis en votation populaire le 20 février 1898, le peuple accepte à une confortable majorité le projet, mettant un terme à l'ère des chemins de fer privés.

Un tel changement ne peut laisser les dirigeants italiens indifférents. Le JS exploitant le tronçon Iselle–Domodossola devra être remplacé par une compagnie étatisée. L'acceptation par l'Italie d'une compagnie ferroviaire étrangère sur son territoire n'avait pas été chose aisée lors des négociations de 1895, mais la présence d'un Etat étranger exploitant une ligne semble relever du domaine de l'impossible. Le rachat du JS a été fixé au 1<sup>er</sup> mai 1903 et il est clair qu'à compter de cette date, l'ensemble du réseau de la compagnie sera exploité par les CFF.

Le 13 septembre 1902 Ruchonnet, directeur du JS, transmet au ministre italien des travaux publics la demande de transfert de la concession Iselle–Domodossola<sup>256</sup>. En janvier 1903, une conférence devant traiter de toutes les modalités de remplacement du JS par les CFF se tient à Rome. Il faut encore attendre le mois de mai pour qu'un traité soit signé entre l'Italie et la Suisse. Il prévoit que le tronçon Iselle–Domodossola sera exploité par les CFF mais, étant donné l'impossibilité juridique de voir siéger des membres italiens au sein de son conseil d'administration, les Italiens exigent la mise sur pied d'une Délégation

<sup>254</sup> BENZ Gérard, *Le percement du Simplon...*, pp. 220-221.

<sup>255</sup> MATHYS Ernst, *Les chemins de fer suisses au cours d'un siècle: aperçu historique et technique 1841-1941*, Berne, 1943, p. 231.

<sup>256</sup> DDS, vol. 4, pp. 895-896.

internationale du Simplon. Les articles 11 et 12 du traité règlent les modalités de cette délégation. Elle est formée de quatorze membres, dont sept désignés par l'Italie et sept autres par la Suisse. Sa présidence est assumée par le directeur de la direction générale des CFF et un sous-directeur est proposé par l'Italie. Elle assumera essentiellement un rôle de contrôle et de communication avec les deux gouvernements<sup>257</sup>.

En Suisse, il faut encore convaincre certains milieux que la participation italienne à la gestion du tunnel est un droit. Certains milieux considèrent en effet l'institution de la Délégation internationale du Simplon comme une inacceptable atteinte à la souveraineté nationale, alors que le rachat a justement pour objectif de mettre fin à la mainmise étrangère sur les chemins de fer suisses. Les dernières difficultés dépassées, les Chambres fédérales acceptent le traité. Dès lors, le percement du tunnel du Simplon, commencé en août 1898, ne souffre plus aucune opposition et le souterrain pourra être livré au trafic en juin 1906. Toutefois, une question se pose encore: par où faut-il amener les convois français à l'entrée nord du tunnel: faut-il percer le Mont-d'Or à l'ouest de Vallorbe? la Faucille au nord-ouest de Genève? Faut-il favoriser le Loetschberg comme voie d'accès au Simplon? C'est un débat tortueux qui, engagé dès les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, va durer jusqu'en 1909 et sérieusement hypothéquer l'avenir international du tunnel du Simplon.

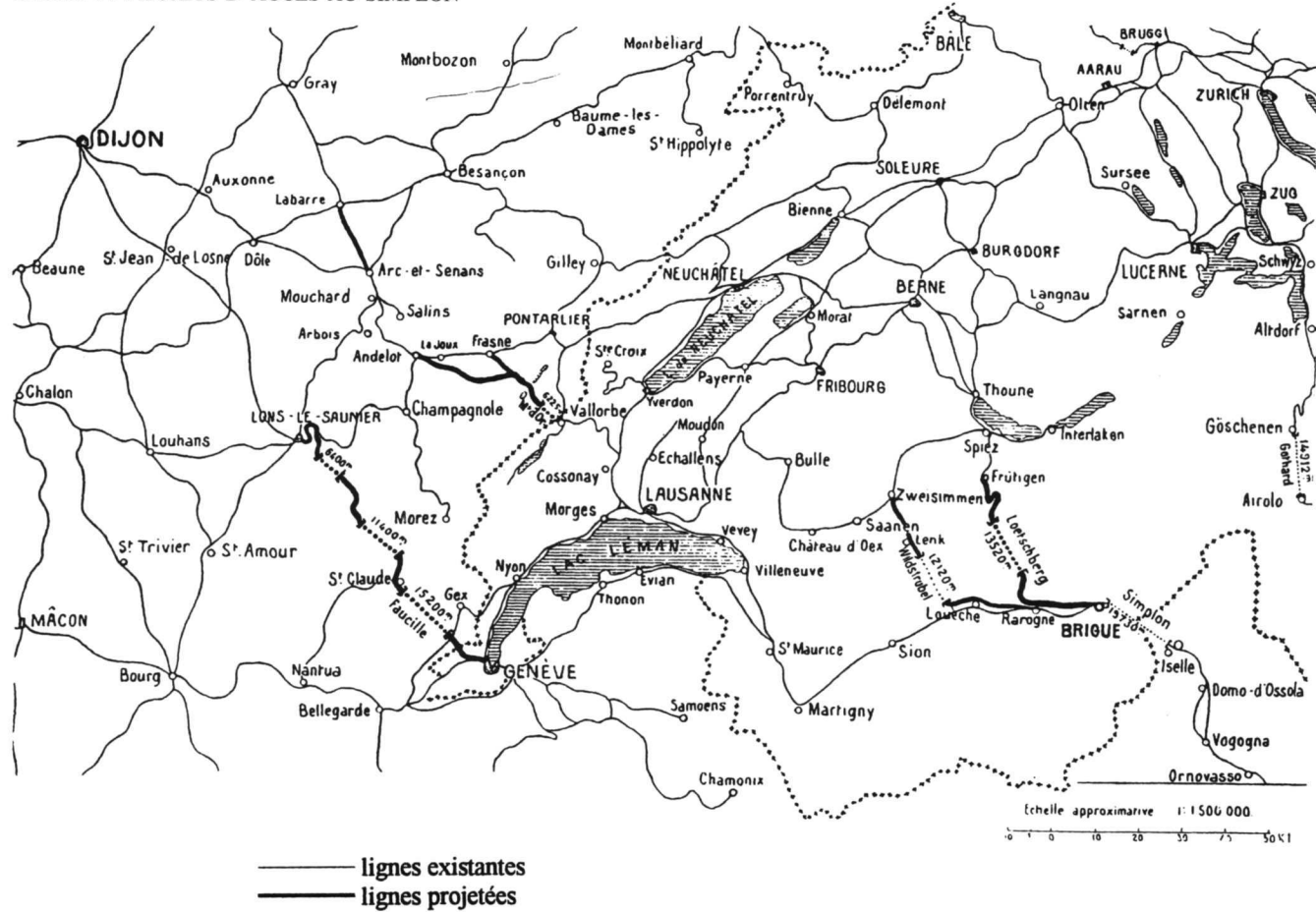
### **Un danger pour l'avenir international du Simplon: le débat sur les voies d'accès ouest**

L'optique que nous avons suivie durant toute cette étude nous a conduits à sans cesse prendre en considération le réseau que le projet de percement du Simplon a contribué à former. C'est en ce sens que cette dernière partie doit être interprétée.

Nous nous arrêterons rapidement sur le percement du tunnel du Loetschberg, actuellement principale voie d'accès au Simplon. Nous évoquerons ensuite plus longuement le projet de la Faucille et du Mont-d'Or, car ils concernent plus spécifiquement les cantons romands et Genève en particulier. La carte 7 permet de visualiser l'ensemble des projets étudiés au début du XX<sup>e</sup> siècle, afin de favoriser au mieux la ligne en voie de réalisation.

<sup>257</sup> «Convention entre la Suisse et l'Italie pour le transfert, à la Confédération, de la concession du gouvernement italien à la Compagnie Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon conclue le 16 mai 1903» in CHANCELLERIE FEDERALE, *Recueil systématique...*, 13<sup>e</sup> volume, pp. 184-185.

CARTE 7: PROJETS D'ACCES AU SIMPLON



Source: BRUNHES Jean, «Les relations actuelles entre la France et la Suisse et la question des voies d'accès au Simplon», dans *Revue économique internationale*, 1906 (tiré à part), annexe II.

## ***Le Loetschberg***

Dans une étude consacrée au rôle de la Confédération dans le percement des Alpes bernoises, Jean-Pierre Paillard écrit au début des années 1970:

*«La force qui a présidé à la création du Loetschberg est venue du canton de Berne. L'influence exercée par la Confédération ne fut que surajoutée: cette ligne ne répondait pas à une nécessité pour l'ensemble du pays qui aurait pu justifier sa création, en regard du peu de possibilités offertes par le budget fédéral, mais elle répondait aux intérêts d'un canton [...]»<sup>258</sup>*

Force est de constater en effet que le Loetschberg doit son existence à la seule volonté bernoise qui, dès les années 1870 et la perspective de voir un jour le projet du Simplon se réaliser, entrevoit la possibilité d'effacer l'insatisfaction engendrée par de mauvaises voies d'accès au Gothard. Pourtant, les premières tentatives de traversées des Alpes bernoises sont contemporaines du vaste mouvement d'élaboration de projets de percées alpines que nous avons évoqué dans le chapitre I. Une différence toutefois, la percée des Alpes bernoises n'a de valeur que prolongée par le franchissement du sud des Alpes valaisannes.

Le premier projet, abandonné dès 1866, prévoit de franchir l'Oberland par le Grimsel. La fusion de la SOS et du JBL et la création du JS en 1889 marquent un tournant dans la politique ferroviaire bernoise. Désormais le canton s'intéresse de près au projet du Simplon. Dans un premier temps, deux projets vont s'opposer. Celui de l'ingénieur Ladame qui, reprenant son projet de 1857, propose de franchir la Gemmi pour atteindre la vallée du Rhône, et celui de l'ancien conseiller d'Etat bernois Teuscher, qui prévoit de percer le Loetschberg et d'atteindre ainsi Viège. Teuscher défend la percée des Alpes bernoises en la déclarant indispensable à l'avenir international du Simplon.

Dès 1890, la première demande de concession pour une ligne se dirigeant vers le Loetschberg est acceptée par le Conseil fédéral qui reconnaît toutefois la concurrence que cette ligne engendre pour le Gothard. Du côté des cantons romands, la perspective de voir le projet du Loetschberg se réaliser ne réjouit pas les dirigeants. Selon eux, cela revient à faire déboucher le Simplon à Berne. Le projet du Wildstrubel, présenté par l'ingénieur valaisan Stockalper en 1897 rencontre, à cet effet, un écho favorable en Suisse occidentale. Soutien tout stratégique, car ce projet, par sa concurrence au Loetschberg, permettrait de repousser toute percée des Alpes bernoises en des temps indéterminés. Ces cantons obtiennent le soutien des CFF qui tentent de retarder, dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, tout renouvellement de concession en invoquant le fait que seule la Confédération peut exploiter une ligne de cette importance. Stipulant qu'il peut se porter acquéreur de la ligne à tout moment, le Conseil fédéral ne suit pas l'argumentation des CFF.

<sup>258</sup> PAILLARD Jean-Pierre, *L'influence de la Confédération sur l'entreprise du Loetschberg (la percée des Alpes bernoises)*, mémoire de licence en Histoire économique de l'Université de Genève, 1972, p. 223. Notons que cette brève analyse se base essentiellement sur cette étude.

En 1898, les deux projets sont livrés à l'expertise des ingénieurs Hittmann et Greulich, qui remettent en 1901 leur rapport prônant l'abandon du Wildstrubel au profit du Loetschberg. En mai 1906, la concession est accordée à MM. Loste et Cie, banquiers à Paris, qui sont chargés de réaliser l'œuvre. Le 27 juillet de la même année, la Société des chemins de fer des Alpes bernoises (BLS) est fondée avec une forte représentation française au sein de son conseil d'administration. Le canton de Berne jouit toutefois d'une influence suffisante et le Conseil fédéral garde le droit d'annuler toute décision de l'assemblée générale. Dès lors, la création de la compagnie est entérinée par l'exécutif fédéral.

Le plan primitif de la compagnie prévoit un capital de 89 millions de francs, dont 17 1/2 fournis par l'Etat de Berne, sous forme de prise d'actions. La participation française est importante, estimée à 53 millions<sup>259</sup>. Ce capital se révèle vite insuffisant et, en 1907, la Confédération accepte de subventionner l'œuvre pour un montant de 6 millions, exigeant en contrepartie que le grand tunnel soit construit dès le début à double voie et que les rampes d'accès soient également aménagées de la sorte<sup>260</sup>.

### ***Faucille ou Mont-d'Or?***

Si le projet du Loetschberg rencontre l'indifférence ou l'opposition des cantons simplonistes, le débat qui oppose défenseurs du Mont-d'Or et défenseurs de la Faucille les intéresse plus vivement. Soutenant le projet du Mont-d'Or, la Confédération ne parvient toutefois pas à l'imposer.

Ouverte au trafic en 1875, la ligne de Pontarlier à Vallorbe ne permettrait que difficilement le passage des trains internationaux amenés à franchir ce tronçon dès l'ouverture du tunnel du Simplon. Dès lors, le tunnel du Mont-d'Or, proposé pour la première fois en 1881 par l'ingénieur Meyer, s'impose comme une nécessité.

*«Il semble qu'une fois le percement du Simplon décidé, rien n'était plus indiqué et plus naturel que de corriger les défauts de cette voie d'accès existante pour l'approprier encore davantage aux exigences d'un grand trafic international. A la vérité, des rampes de 25 ‰ n'ont rien d'extraordinaire en Suisse. Les locomotives de la ligne internationale du Gothard franchissent aisément du 27 ‰. Entre Olten et Bâle aussi les rampes atteignent ce chiffre. Une amélioration n'en est pas moins désirable. Le percement du Mont-d'Or s'imposait. Le percement de cette sommité jurassique franco-suisse, par un tunnel de 6560 mètres, [débouche] directement sur Vallorbe [...]»<sup>261</sup>*

<sup>259</sup> PAILLARD Jean-Pierre, *L'influence de la Confédération...*, p. 180.

<sup>260</sup> DUPARCHY Jean, *Le percement des Alpes bernoises: antécédents généraux et conséquences économiques du tunnel du Loetschberg*, Paris, 1914, pp. 172-173.

<sup>261</sup> BONJOUR Félix, *Le percement...*, pp. 46-47.



La construction de cette ligne entraînerait de nombreuses améliorations: abaissement du point culminant de la ligne de 1'012 à 898 mètres d'altitude, abaissement des déclivités à 20 ‰, suppression du coude de Pontarlier par l'arrivée directe de Frasné, gain de parcours en distance, remplacement de la gare de rebroussement de Vallorbe par une gare internationale<sup>262</sup>.

Les deux compagnies intéressées à ce raccourci, le JS et le PLM, signent, en 1902, un projet de traité concernant la construction et l'exploitation de cette ligne. Désirant régler cette affaire avant le rachat du JS par la Confédération, le 1<sup>er</sup> mai 1903, le Conseil fédéral présente rapidement le projet au Parlement fédéral. Soumis en votation, il est accepté par les deux Chambres. Dès lors, il ne reste plus qu'à obtenir le feu vert de l'Assemblée nationale française. Cependant, face à la pression des défenseurs de la Faucille, le gouvernement français déclare ne pas pouvoir soumettre le projet devant le Parlement avant le 1<sup>er</sup> mai<sup>263</sup>.

Il s'agit donc de revenir sur le projet concurrent de la Faucille. Face au Mont-d'Or et anticipant l'ouverture prochaine d'une nouvelle liaison entre la France et l'Italie, soit par le Simplon, soit par le Mont-Blanc, Genève s'intéresse, dès les années 1870, à se placer sur le chemin de Paris à Milan:

*«La perspective d'un nouveau percement des Alpes soit par le Mont-Blanc, soit par le Simplon, raviva la question, aussi, dès 1886, voyons-nous la Chambre de commerce de Genève prendre l'initiative de former un comité chargé de faire des études dans ce sens.»<sup>264</sup>*

Dès 1887, le comité concentre ses efforts sur un projet Dijon–Morez–Gex–Genève. Des pourparlers sont engagés avec le ministre des travaux publics français, ainsi qu'avec le PLM qui décide d'entreprendre une étude technique. En 1898, Noblemaire, directeur du PLM, publie un rapport prônant l'abandon du projet de la Faucille et la construction d'un raccourci entre Bellegarde et St-Amour qui, en évitant Genève et donc le territoire suisse, permettrait de se diriger, soit vers le Mont-Blanc, soit vers le Simplon par la rive gauche du Léman. Projet inacceptable pour les Genevois, qui forment en 1899 un nouveau comité qui prend le nom d'Association pour le percement de la Faucille. Cette dernière propose rapidement un nouveau projet reliant Lons-le-Saunier à St-Claude puis à Genève. Sa commission technique écrit dans son rapport:

*«[...] la longueur de la ligne entre Lons-le-Saunier et Meyrin ne serait que de 75 kilomètres. Les rampes maximum ne dépasseraient pas 10 ‰ sur une longueur de 56 kilomètres. Il y aurait 7 petits tunnels de moins de 1000 mètres, deux plus longs ayant 1100 et 6400 mètres, enfin deux grands tunnels, de 11'400 et 15'200 mètres.»<sup>265</sup>*

<sup>262</sup> *Ibid.*, p. 47.

<sup>263</sup> BRUNHES Jean, «Les relations actuelles entre la France et la Suisse...», p. 10.

<sup>264</sup> GOEGG Gustave, *Le percement de la Faucille, projet de 1899 et modifications apportées en 1901 (Historique)*, Genève, 1901, p. 4.

<sup>265</sup> *Ibid.*, p. 7.

L'association évalue le coût total de la construction à 100 millions de francs<sup>266</sup> et selon un schéma qui nous est désormais familier, une vaste recherche de financement s'engage. Les défenseurs de la Faucille sont d'autant plus confiants qu'en 1901, dans un nouveau rapport, Noblemaire défend ce projet<sup>267</sup>. Toutefois, outre le fait que celui-ci évalue le coût des travaux à 120 millions de francs, il met en évidence les désavantages de cette nouvelle ligne pour le PLM: le trajet entre Genève et Paris se trouverait considérablement raccourci et provoquerait une baisse des rentrées financières de la compagnie. Les voies existantes entre les deux cités étant déjà entre les mains du PLM, la construction d'un raccourci ne permettrait aucunement d'attirer un quelconque trafic supplémentaire sur les rails de la compagnie française. Cet argument permet à Noblemaire d'exiger que la Suisse prenne à sa charge la plus grande partie des dépenses de construction.

Dès lors, le soutien du directeur du PLM est stratégique. La construction de la Faucille par des fonds suisses offrirait la possibilité au PLM de garder plus longtemps marchandises et voyageurs sur ses rails que ne le permettrait la construction du Mont-d'Or, tout en limitant les dépenses de construction au maximum. D'autre part, diriger sur Genève le trafic en direction de l'Italie pousserait le PLM à exiger qu'une partie des trains prenne la route du Simplon par la rive gauche du Léman. Enfin, la construction de cette ligne permettrait au PLM de demander à la Suisse le raccord des deux gares de Genève, Cornavin et les Eaux-Vives, toutes deux possession du PLM.

Fort de ces ouvertures, Didier, conseiller d'Etat genevois, membre du comité genevois du PLM et président d'honneur de l'Association pour le percement de la Faucille, promet non seulement une subvention genevoise, mais une subvention suisse, pour un montant total de 20 millions de francs<sup>268</sup>. Toutefois, même l'Association pour le percement de la Faucille doute, avec raison, que la Suisse soit prête à subventionner un tunnel entièrement situé sur un territoire étranger.

En 1903, dans une lettre au Conseil fédéral, l'exécutif genevois demande que soit communiqué aux autorités françaises l'intérêt que porte Genève au projet de la Faucille. Cette lettre provoque, semble-t-il, la colère du chef du Département des postes et des chemins de fer, Comtesse:

*«[...] qu'il soit répondu aux Genevois qu'aucune démarche ne sera faite par le Conseil fédéral en faveur de la Faucille au cours des démarches qui se poursuivent pour obtenir du Gouvernement français la concession du Frasnè-Vallorbe et aussi longtemps qu'une décision du Gouvernement français ne sera pas intervenue! Les Genevois devraient pourtant comprendre*

<sup>266</sup> *Ibid.*

<sup>267</sup> Le rapport de Noblemaire de 1901 figure en annexe de GOEGG Gustave, *Le percement de la Faucille...*, pp. 15 et suivantes.

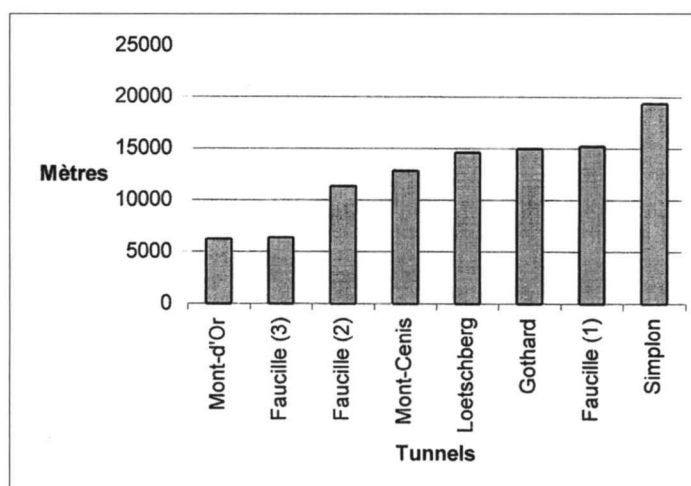
<sup>268</sup> CLAPAREDE Alexandre, *Le projet de la Faucille et les questions qu'il soulève*, Genève, 1904, p. 14.

*que nous ne pouvons pas simultanément réclamer le Frasné-Vallorbe et la Faucille [...], qu'en venant insister par une démarche pour la Faucille, nous affaiblissions du coup celles qui se font pour le Frasné-Vallorbe et que ce serait une singulière manière d'assurer l'exécution de la décision des Chambres qui ont reconnu l'utilité et l'urgence du projet Frasné-Vallorbe que de venir en ce moment parler de la Faucille!»<sup>269</sup>*

Rencontrant l'opposition du Conseil fédéral, possédant un soutien uniquement stratégique de la part du PLM, le projet de la Faucille doit à la volonté et à la ténacité de son association de soutien le fait de concurrencer si durablement le projet du Mont-d'Or. Repoussé par la Commission française d'étude des lignes d'accès au tunnel du Simplon en décembre 1901 déjà<sup>270</sup>, abandonné par le ministre des Travaux publics français, Maruéjols en 1903, personne ne donne cher de ce projet à la fin de cette année-là.

Car il faut le mentionner, le projet de la Faucille possède, face au tunnel du Mont-d'Or, de nombreux désavantages, dont le plus important est son prix. Pour une ligne du Jura, le coût est en effet très important et s'explique en partie par l'importance des tunnels projetés. La taille de ces tunnels n'a en effet rien à envier aux plus grands souterrains alpins (graphique 4).

GRAPHIQUE 4: TAILLE DE QUELQUES GRANDS TUNNELS FERROVIAIRES (EN METRES)



Source: BRUNHES Jean, «Les relations actuelles entre la France et la Suisse...», annexe VIII.

<sup>269</sup> DDS, vol. 4, p. 924.

<sup>270</sup> *Ibid.*, pp. 817 et suivantes.

L'arrivée, en janvier 1905, de Gauthier au Ministère des travaux publics provoque un nouveau renversement. Celui-ci, en avril 1905, fait part de son hésitation au ministre de Suisse à Paris, Lardy. Il met en rapport les avantages et les désavantages des deux projets et semble pencher en faveur de la Faucille. Le Mont-d'Or lui semble inutile en cas de percement du Loetschberg. Dans cette perspective, le trafic français pourra se diriger sur la ligne débouchant à Berne par les Verrières et Neuchâtel. Lardy fait part de son expectative au président de la Confédération, Ruchet:

«On peut donc se demander si l'intérêt général français n'est pas d'abandonner entièrement le Simplon à son sort, de construire une ligne complètement franco-italienne, et pour cela, de déboucher à Bellegarde et non pas dans le pays de Gex, puis de contourner le canton de Genève pour aboutir à Chamonix, percer le Mont-Blanc et déboucher dans la vallée d'Aoste. [...] Le Simplon risque, il est vrai, de devenir une sorte de Mont-Cenis sans zone d'influence au Nord, mais la France a tout profit à aller en Italie sans interposition d'un territoire étranger.[...] Je crois enfin que, si le Mont-Blanc devait se percer, ceux qui ont abouti à ce résultat auront, d'une balle, fait les beaux coups suivants: a) tué le Frasnè-Vallorbe; b) gravement compromis le Simplon et les 100 millions que la Suisse y a mis [...]»<sup>271</sup>

Ce désintéret n'anime cependant pas l'ensemble du monde politique et économique français. En 1901, le publiciste français Charles Loiseau, défenseur infatigable du Simplon, démontrait déjà dans la *Revue hebdomadaire de Paris* l'intérêt pour la France de défendre la ligne internationale du Simplon. Il incorpore en effet l'axe franco-italien dans un espace plus large intégrant tout le sud-est européen et permettant à la France de maintenir des relations commerciales avec la Russie en évitant les lignes allemandes ou austro-hongroises<sup>272</sup>.

Cependant, face à ces remises en question de plus en plus fréquentes, le Conseil fédéral rappelle au gouvernement français que son intérêt demeure dans l'exécution du Frasnè-Vallorbe et que les promesses genevoises de subventions envers la Faucille ont été faites en violation des articles 8, 9 et 10 de la Constitution helvétique, selon lesquels un canton ne peut prendre d'engagement envers un Etat étranger sans en référer à la Confédération<sup>273</sup>.

En 1906, le gouvernement français demande toutefois à la Suisse de reprendre l'ensemble des discussions sur les voies d'accès au Simplon. Profitant de cette nouvelle ouverture de la part de la France, le Conseil d'Etat genevois se déplace au complet à Berne afin de rencontrer les conseillers fédéraux Forrer et Zemp<sup>274</sup>. Sous la pression conjuguée des Genevois et du gouvernement français,

<sup>271</sup> DDS, vol. 5, pp. 150-151.

<sup>272</sup> LOISEAU Charles, «A propos du Simplon: une artère franco-italo-russe» dans *Revue hebdomadaire de Paris*, 27 juillet 1901 (tiré à part).

<sup>273</sup> DDS, vol. 5, pp. 199-200.

<sup>274</sup> BRUNHES Jean, «Les relations actuelles...», p. 13.

on se dirige vers une renégociation de tout le dossier des voies d'accès. Désireux de ne pas léser les intérêts genevois tout en ayant présent à l'esprit les intérêts de la Confédération, le Conseil fédéral accepte de réunir une conférence qui se tiendra à Berne en 1908.

### *Les enjeux des conférences de Berne*

La conférence qui s'ouvre en mars 1908 à Berne a pour ambition de régler définitivement le dossier des voies d'accès au Simplon. Von Arx, président du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux, Winkler, directeur du service technique du Département fédéral des chemins de fer, Weissenbach, président de la direction générale des Chemins de fer fédéraux, Colomb, membre de la direction générale des Chemins de fer fédéraux et Stockmar, président de la direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des Chemins de fer fédéraux sont les délégués suisses<sup>275</sup>.

Dans les instructions à la délégation suisse, le Conseil fédéral insiste sur le fait que si les deux variantes sont acceptées par la Suisse, la première ligne à exécuter reste le Frasné–Vallorbe. Il insiste aussi sur le fait que le moment est venu pour que les deux gares de Genève soient rachetées par la Confédération. Comme compensation, il prévoit l'octroi de la concession Meyrin–frontière française (ligne d'accès à la Faucille), le raccordement de Cornavin aux Eaux-Vives, ainsi que le partage du trafic Faucille–Simplon entre les deux rives du Léman<sup>276</sup>.

Toutefois, de nouvelles exigences françaises interviennent durant les débats. Désireux de ne pas léser les intérêts de la Compagnie de l'Est face au PLM, les délégués français exigent des voies d'accès nord en direction du Loetschberg–Simplon. Afin de favoriser la Compagnie de l'Est, ils demandent donc la construction du raccourci souterrain entre Moutier et Granges. Or, percer ce tunnel supposerait une nouvelle concurrence pour le Gothard. Partant de ce principe, les CFF refusent de se charger de l'exploitation de cette ligne. Cette nouvelle exigence provoque l'échec de la conférence de Berne.

Selon le directeur du PLM, Dervillé, s'entretenant en avril avec Lardy, les nouvelles exigences françaises sont moins le résultat de pressions de la part de la Compagnie de l'Est que de la part des gros actionnaires français du Loetschberg, désireux d'attirer vers le tunnel des Alpes bernoises une partie du trafic qui se dirige habituellement en direction du Gothard<sup>277</sup>.

<sup>275</sup> *DDS*, vol. 5, p. 490.

<sup>276</sup> *Ibid.*, pp. 490 et suivantes.

<sup>277</sup> *Ibid.*, p. 508.

En 1908, le dossier des voies d'accès semble à nouveau au point mort. Face à cela, le chef du Département des finances et douanes, Comtesse réagit:

*«C'est une erreur, dont nous risquons d'être victime, que de croire que le trafic qui arrive aujourd'hui sur nos lignes et spécialement sur le Gothard nous est acquis pour toujours et ne peut nous être enlevé, et que nous sommes et resterons indéfiniment, à raison de notre situation géographique, selon l'expression consacrée, la plaque tournante des chemins de fer du continent et du trafic allant du nord au sud de l'Europe. Nous aurions tort de nous endormir dans cette fausse sécurité. Nous devons au contraire nous dire que notre pays, ensuite de l'exiguïté de son territoire, peut être contourné plus facilement qu'un autre [...]»<sup>278</sup>*

Comtesse s'élève contre le principe qui veut que le trafic se dirigeant vers le tunnel du Gothard lui soit acquis de manière définitive. Un partage du trafic n'est pas à exclure et la construction du raccourci Moutier–Granges permettrait au CFF de diminuer leur coût de traction. En conclusion de ses considérations, Comtesse propose de réunir rapidement une seconde conférence sur les lignes d'accès.

En avril 1908, le ministre des Travaux publics, Barthou résume à Lardy la position française en ces termes:

*«Je désire la construction rapide du Frasnè–Vallorbe; la Faucille est déraisonnable et ne se fera pas; elle est enterrée aujourd'hui probablement pour toujours. D'autre part, il me faut la ligne Moutier–Granges–Loetschberg aussi directe que possible, pour donner satisfaction à l'Est et attirer en France une partie du trafic qui passe actuellement par le Luxembourg et l'Alsace. Si Vous ne pouvez nous la donner, il n'y aura pas moyen d'aboutir.»<sup>279</sup>*

En juin 1909, la seconde conférence de Berne parvient à un accord. La construction du Frasnè–Vallorbe est acceptée selon les termes du traité de 1902 passé entre le PLM et l'ancien JS, la Faucille y est aussi acceptée mais restera à l'état de projet. Le Moutier–Granges doit aussi être construit et un accord sur le partage du trafic interviendra plus tard entre les CFF et le BLS. Propriété du BLS, le tunnel Moutier–Granges sera exploité par les CFF<sup>280</sup>.

Il faut encore attendre 1913 avant que le premier convoi ne franchisse le Loetschberg et 1915 pour que le raccourci Frasnè–Vallorbe par le tunnel du Mont-d'Or soit livré au trafic. Le débat sur les voies d'accès a été, pour le Simplon, la dernière barrière à franchir avant de compter parmi les voies ferroviaires transalpines. Mais, avec ce débat, le règne de l'établissement des voies parallèles et concurrentes semble définitivement clos.

<sup>278</sup> *Ibid.*, p. 527.

<sup>279</sup> *Ibid.*, pp. 510-511.

<sup>280</sup> *Ibid.*, pp. 577 et suivantes.

## Conclusion

En étudiant les négociations en vue du percement du Simplon et les difficultés surmontées par les défenseurs de ce projet, c'est une grande partie de l'histoire de la formation du réseau ferroviaire de la Suisse occidentale que nous avons retracée.

Cette formation a été des plus laborieuse. Le cadre juridique mis en place en 1852 est, en ce sens, essentiel à prendre en considération. Laisser aux cantons le droit d'accorder des concessions a exacerbé les concurrences. Or, un projet de l'envergure du Simplon, reposant sur l'établissement d'un réseau basé sur une technique nouvelle à l'échelle d'une région, suppose une solide coopération que l'esprit étroitement cantonal n'a, dans un premier temps, pas permis de développer. Dès lors, les cantons ont, chacun de leur côté, accordé la construction de leurs voies à des compagnies aux bases financières souvent peu sûres attirant les grands groupes financiers français. Le libéralisme helvétique leur permet de se livrer un combat à la hauteur de leurs ambitions, réduit dans leur propre pays par la centralisation et la planification en matière ferroviaire. L'enjeu est tout simplement le contrôle du transit est-ouest puis, plus tardivement nord-sud au moment où la technique permet d'envisager le franchissement des Alpes. Le conflit de l'Ouest-Suisse qui oppose principalement les cantons de Vaud, Genève et Fribourg et les financiers français à la fin des années 1850 et l'aventure La Valette en Valais ont joué un rôle déterminant dans l'image que les financiers et politiciens suisses et étrangers ont pu se faire, dans un premier temps, du projet de percement du Simplon.

La politique ferroviaire française, mise en place dès 1850 et qui aboutit à la formation de six réseaux régionaux, exploités par autant de compagnies, est riche d'enseignements. A ce propos, François Caron écrit:

*«[...] à la logique de l'adjudication, de la concurrence et des concessions isolées se substituait celle de la concentration et des réseaux organisés autour de quelques axes majeurs considérés comme des monopoles naturels.»<sup>281</sup>*

Le système helvétique, issu de 1852, ressemble en ce sens fortement au principe de l'adjudication française en vigueur jusqu'en 1850, à la différence près, que si les lignes françaises sont planifiées et donc adjudgées par l'Etat central, les lignes suisses le sont par les cantons, ce qui entraîne un élément de morcellement très important. En sorte que, au niveau des cantons intéressés, on s'accorde à penser qu'il faut percer le Simplon, mais on ne parvient pas à avoir une vision globale et commune dans l'établissement des voies qui permettraient aux trains d'atteindre l'entrée du futur souterrain. Dès lors, la formation d'un réseau régional, au sens où

<sup>281</sup> CARON François, *Histoire des chemins de fer...*, p. 202.

l'entend François Caron, est extrêmement tardive en Suisse romande. Une tentative est amorcée en 1881 avec la formation de la SOS, confirmée en 1889 par la naissance du JS.

Au niveau national, ce qui caractérise le mieux l'action de la Confédération dans sa politique ferroviaire est le laisser-faire. Toutefois, la crainte légitime de voir le trafic entre le nord et le sud des Alpes éviter le pays, comme le faisait déjà une grande partie du transit est-ouest depuis la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>282</sup>, a guidé les autorités dans leur soutien à un percement du Gothard. Une fois son percement décidé, un second souterrain ne semble guère justifié. La volonté de traiter toutes les régions du pays de façon égalitaire pousse cependant l'autorité fédérale à ne pas refuser un soutien au projet du Simplon, de même qu'à tout projet de percée des Alpes orientales (Splügen notamment).

Les années 1872, 1878 et 1898 sont des dates qui, tout en affirmant le rôle central que l'autorité fédérale est amenée à assumer dans le domaine ferroviaire, projette à terme le Simplon du papier des plans à la réalité. La présence toujours plus pesante de la grande finance ne permet plus aux intérêts généraux du pays d'être respectés. Dans son message du 25 mars 1897 devant l'Assemblée, le Conseil fédéral mentionne:

*«Que les propriétaires de nos principales voies de communication se trouvent pour la plupart à l'étranger, que leur influence prédomine dans les assemblées générales et que ce soient les grands capitalistes du dehors, avec certains financiers du pays, liés à eux par toute sorte d'intérêts et plus ou moins dans leur dépendance, qui règlent le sort de nos chemins de fer les plus importants, c'est là un fait très certainement humiliant pour la Suisse.»*<sup>283</sup>

Si la finance a régné en maîtresse absolue durant de longues années dans le projet du Simplon et a permis aux voies de chemins de fer d'atteindre le pied du col, au prix de nombreux gaspillages il est vrai, le percement ne peut se décider qu'avec le soutien de l'Etat. Dans l'aboutissement des négociations avec l'Italie, le ministre de Suisse à Rome, Carlin, joue ainsi un rôle primordial. L'élaboration du réseau ferroviaire helvétique est en ce sens une métaphore de la création de l'Etat fédéral suisse en illustrant les trois phases de son développement durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>284</sup>. La première phase qui prend son essor en 1848 et qui s'étend jusqu'à la fin des années 1860 est caractérisée par des luttes intérieures intenses. Au niveau des chemins de fer, elles sont visibles dans l'incapacité des autorités à imposer aux cantons un réseau ferroviaire national. Selon Roland Ruffieux, la seconde phase *«se développe sous le signe de la "fusion" à l'intérieur»*<sup>285</sup>, un mouvement visible dans les chemins de fer par les nombreux rappro-

<sup>282</sup> BERGIER Jean-François, *Europe...*, p. 84.

<sup>283</sup> «Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses / 25 mars 1897» dans *Feuille fédérale suisse*, volume 1, année 1897.

<sup>284</sup> Nous reprenons les trois phases de l'élaboration de l'Etat fédéral de RUFFIEUX Roland, «La Suisse des radicaux» dans FAVEZ Jean-Claude (sous la dir.), *Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses*, Lausanne, 1998, p. 599.

<sup>285</sup> *Ibid.*



chements entre compagnies ferroviaires et qui atteint son apogée lors de la crise des années 1870. Les difficultés financières poussent les compagnies au rapprochement et, à la fin des années 1880, seul subsiste, pour toute la Suisse occidentale, le JS. Dès 1890, la troisième phase se caractérise par une solidarité accrue entre Confédérés, visible notamment par le soutien et l'intervention croissante des autorités fédérales dans les négociations internationales en faveur du percement du Simplon et dans l'acceptation, en votation populaire, du rachat des compagnies privées par la Confédération.

La présence massive et dans un premier temps presque exclusive du capital étranger, ainsi que le laisser-faire de la Confédération, semblent avoir été des caractéristiques qui différencient l'établissement du réseau ferroviaire helvétique de la constitution d'autres réseaux techniques: ainsi, le réseau télégraphique sera du domaine exclusif de la Confédération (loi de décembre 1851), alors que le réseau téléphonique ne connaîtra qu'une seule expérience privée avec la Société zurichoise des téléphones. Les réseaux d'éclairage au gaz et les réseaux électriques, quant à eux, seront contrôlés par des sociétés nationales au capital essentiellement helvétique<sup>286</sup>.

Aux difficultés provenant du cadre juridique, économique et politique de la Suisse, s'additionnent les difficultés à convaincre les milieux politiques étrangers. Conçu par ses promoteurs comme une œuvre de rapprochement entre les peuples, forcé est de constater que ni en France, ni en Italie, le projet du Simplon n'a été considéré comme telle. Certains milieux militaires français ont pu voir dans le percement du Simplon une suppression de la barrière des Alpes entre l'Italie et la Suisse. Doutant de la capacité militaire helvétique à empêcher une invasion italienne, il ne faut pas plus pour attirer leur opposition. A cela s'ajoute la situation financière désastreuse de la France après la défaite contre la Prusse et une opposition non avouée du PLM, qui ne désire ni donner un nouveau concurrent au Mont-Cenis, ni accorder au port de Gênes une possibilité supplémentaire d'attirer vers lui des marchandises qui, jusqu'alors, prenaient le chemin du port de Marseille. On rencontre en France un décalage constant entre la théorie et la pratique.

En Italie, les choses ne sont guère plus favorables au Simplon. Lorsqu'en France surviennent les propositions parlementaires en faveur du tunnel, on insiste sur la possibilité offerte au commerce français de retrouver en Italie ses parts perdues. Mais du côté italien, on semble tout à fait satisfait d'être parvenu à se libérer de la tutelle française. Les villes du nord de la Péninsule entrevoient toutes les possibilités offertes par le Gothard de se livrer au commerce avec l'Allemagne. Dès

<sup>286</sup> Au sujet des réseaux téléphoniques, voir HABERLER Christian, *Les débuts du téléphone en Suisse (1877-1914)*, mémoire de licence en Histoire économique de l'Université de Genève, 1997. Au sujet des réseaux électriques, voir PAQUIER Serge, *Histoire de l'électricité...*, ainsi que PAQUIER Serge, «Défense des intérêts nationaux en Suisse de 1880 à 1930» in *Bulletin d'histoire de l'électricité*, n° 23 (juin 1994), pp. 37-61. Au sujet des réseaux d'éclairage au gaz, cf. PAQUIER Serge, «Les Ador est l'industrie gazière (1843-1925)» dans DURAND Roger, BARBEY Daniel & CANDAU Jean-Daniel (éd.), *Gustave Ador. 50 ans d'engagement politique et humanitaire*, Genève, 1996, pp. 139-179.

lors, le tunnel du Simplon leur paraît un luxe inutile, d'autant que leur commerce avec la Suisse se fait aisément par le Gothard. Toutefois, au contraire de la France où les initiatives spontanées se succèdent, en Italie, les choses mettent du temps mais finissent par aboutir.

Ces raisons évoquées, on comprend les cinquante années qu'il a fallu attendre pour voir les trains franchir le tunnel du Simplon. Dès lors, dotée de deux lignes nord-sud, la Suisse peut assumer son rôle multi-séculaire de pays de transit. Il est à noter que le percement du Simplon, après celui du St-Gothard, répond à une logique historique. Si la prédominance du Gothard en tant que voie de transit privilégiée n'était plus à démontrer, le Simplon avait vu, depuis le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, son importance croître aux dépens du col du Grand-Saint-Bernard<sup>287</sup>. La nouvelle technique que représente les chemins de fer a donc largement respecté, dans la formation de son réseau, les voies de transit ouvertes depuis plusieurs siècles. Les frictions entre Vaud et Genève au sujet des voies d'accès sont significatives de cet esprit: si Genève défend sa position par un passé de ville de foire, Vaud défend la ligne de Jougne, une ancienne voie de transit.

Mais l'avènement du transport routier montrera une nouvelle fois qu'une position n'est jamais acquise. L'ouverture des grands axes routiers (Mont-Blanc, Fréjus, Brenner) et la législation suisse restrictive à l'égard des poids lourds viendront tempérer le rôle de la Suisse. En 1996, 16 millions de tonnes de marchandises ont traversé, par rail, les Alpes helvétiques, contre 7 millions par la route. Mais, la même année, 25 millions de tonnes de marchandises franchissaient par la route les Alpes françaises et 20 millions les Alpes autrichiennes, alors que seulement 10 millions franchissaient les Alpes françaises par le rail et 8 millions les Alpes autrichiennes<sup>288</sup>. Le constat est simple. La Suisse entend donner sa préférence au transit ferroviaire, une politique ambitieuse et visionnaire justifiant les nouvelles lignes à travers les Alpes qui seront ouvertes au début du XXI<sup>e</sup> siècle.

<sup>287</sup> BERGIER Jean-François, *Europe...*, pp. 74 et suivantes.

<sup>288</sup> OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, *Annuaire statistique...*, 1998, p. 306. Dans ses statistiques du transport alpin, l'Office fédéral de la statistique prend en considération la zone géographique allant du Mont-Cenis au Brenner.

# ANNEXE I

AFFICHE DE LA COMPAGNIE DE LA LIGNE D'ITALIE LORS DE L'EMISSION DE SON CAPITAL-ACTIONS EN 1856

ADMINISTRATION A PARIS  
Rue de Londres, 12.

COMPAGNIE

CONCESSIONS PERPETUELLES

DES

# CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

PAR LA VALLÉE DU RHÔNE ET LE SIMPLON

JONCTION CENTRALE

Chemins de fer Français, Suisses et Allemands avec les Chemins de fer Italiens

RELIANT ENTRE LE LAC DE GENÈVE ET LE LAC MAJEUR

GENÈVE, SALINS, LAUSANNE, BERNE ET BALE A TURIN, A MILAN ET GÈNES

Capital: VINGT-CINQ MILLIONS de francs

DIVISÉS EN CENT MILLE ACTIONS DE 250 FRANCS AU PORTEUR.

UN TIERES EST SOUSCRIT. — UN TIERES EST ATTRIBUÉ AUX SOUSCRIPTEURS ANGLAIS

Et il est réservé 32,000 Actions, soit HUIT MILLIONS, pour les Souscripteurs français et suisses.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Maque-Delaiz**, \*, Administrateur du chemin de fer de l'Est (Strasbourg);

**C<sup>e</sup> Charles de Bourmont**, \*, Propriétaire;

**Maurice Clavias**, ancien Président du Conseil d'Etat du Valais, ancien Administrateur du chemin de fer du Sud de la Suisse;

**Caillaud**, \*, Administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée;

**James Fazy**, Président du Conseil d'Etat de Genève;

**C<sup>e</sup> Adrien de La Valette**, Vice-Président de la C<sup>e</sup> du chemin de fer du Sud de la Suisse;

**Albert Lacroix**, \*, Administrateur du chemin de fer d'Orléans, du Grand-Central et des Messageries Impériales;

**Montemault**, Administrateur du chemin de fer d'Orléans;

**Achille Merisseau**, \*, Administrateur du chemin de fer du Sud de la Suisse;

**Sam Balthazar**, ancien Président du Conseil d'Etat du Valais;

**William Austin**, Administrateur du chemin de fer Rhymney (pays de Galles);

**Charles Gilpin**, Président de la Compagnie nationale Freehold Land, et Administrateur du chemin de fer de Londres à Douvres;

**Charles Smith Mortimer**, Administrateur de la Compagnie du chemin de fer de Londres à Southampton et Portsmouth.

**Henry Teetzel**, Président du chemin de fer North and South Western Junction, Vice-Président du chemin de fer de Shropshire Union.

Si l'on examine la carte des chemins de fer de l'Europe, l'on remarque, entre *Marseille* et *Vienne*, une vaste région d'environ 300 lieues de long, qui n'est traversée par aucun chemin de fer continu et qui interromp toutes les voies ferrées, au nord et au sud des Alpes.

La LIGNE D'ITALIE, qui franchit cette région du lac de Genève au lac Majeur, suit, entre les Alpes Pennines et les Alpes Bernoises, la plaine du Rhône sur une longueur de 114 kilomètres; elle franchit le col du Simplon par un souterrain de 4 kilomètres et demi, avec puits, et retrouve, au versant méridional du Simplon, sur une longueur de 65 kilomètres, jusqu'au chemin de fer d'Arona à Novare, la vallée de la Tocca qui est au niveau des plaines du Piémont et de la Lombardie.

La LIGNE D'ITALIE, par sa position centrale, réunit, par la voie la plus courte et la plus facile, presque tous les réseaux des chemins de fer français, suisses et allemands, aux réseaux italiens, puisqu'elle joint, sur un centre commun,

Les chemins de fer :	Avec les chemins de fer :
1 <sup>o</sup> De Lyon à Genève,	6 <sup>o</sup> Lombards vénitiens,
2 <sup>o</sup> De Bâle à Lyon, dans sa direction sur Dijon et Salins,	7 <sup>o</sup> De Turin à Gènes,
3 <sup>o</sup> De l'Est (Strasbourg),	8 <sup>o</sup> D'Arona à Novare et Alexandrie,
4 <sup>o</sup> De l'Ouest (Suisse),	9 <sup>o</sup> De Victor-Emanuel,
5 <sup>o</sup> Du Central suisse, Au nord des Alpes;	10 <sup>o</sup> Du Central Italien, Au sud des Alpes.

La LIGNE D'ITALIE forme par conséquent, dans cette double direction, le prolongement naturel, et sans concurrence possible, de chacune de ces lignes qui rayonnent sur elle et dont elle devient ainsi le centre et la jonction, en reliant, entre le lac de Genève et le lac Majeur, *Genève*, *Lausanne*, *Bâle* et *Berne* à *Turin* et à *Milan*.

La LIGNE D'ITALIE abrégée de dix-sept heures le trajet entre *Paris* ou

*Londres* et l'Italie ou la Méditerranée à l'est de *Gènes*; elle réalise six heures d'économie sur tout autre parcours, entre *Paris* et *Milan*.

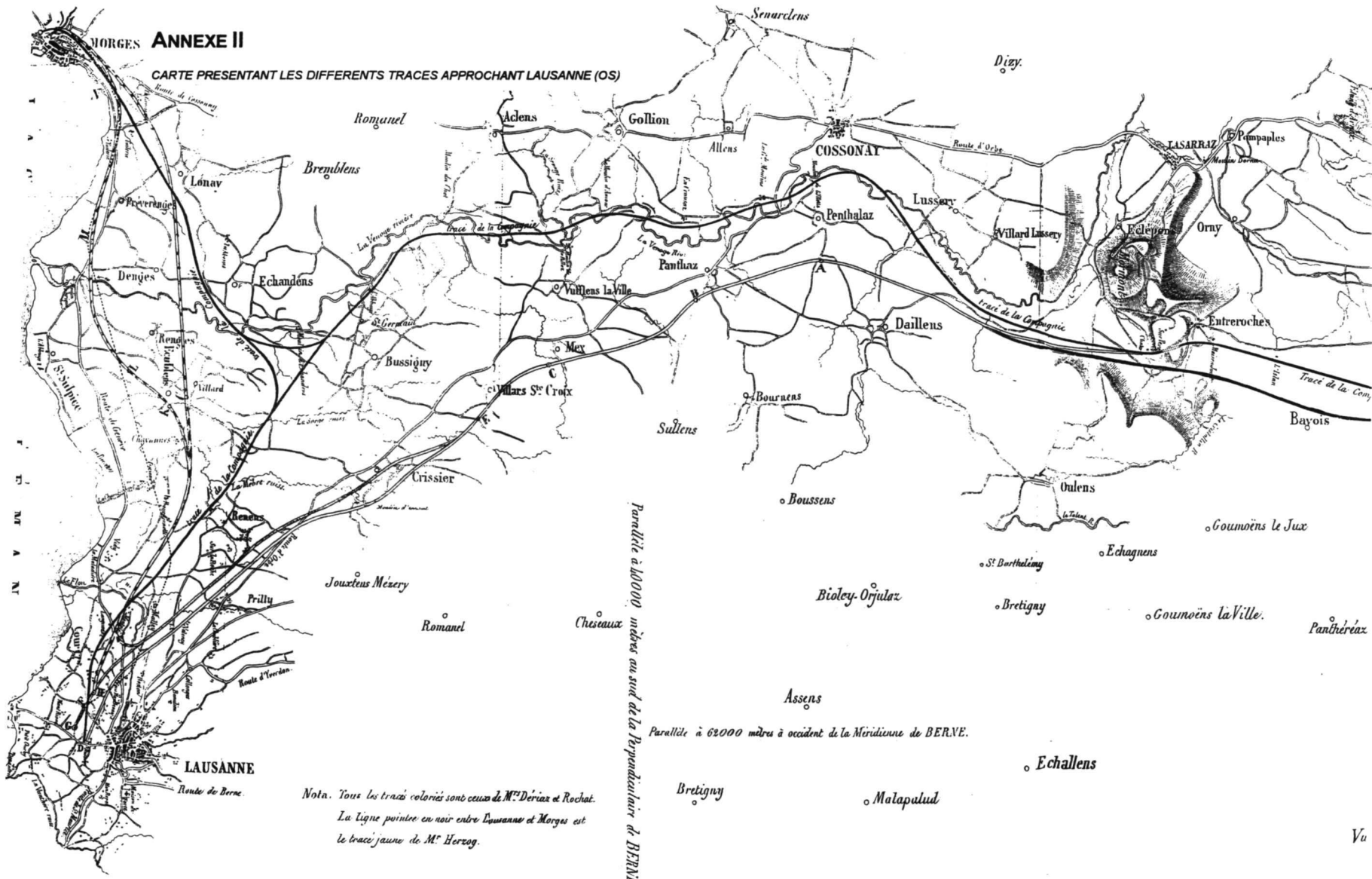
Des quatorze mois, la ligne d'Italie aura mis le passage du Simplon à cinq heures de la gare du chemin de fer de *Lausanne* à *Salins*, à sept heures de la gare de *Lyon* à *Genève*, et, avant même que le passage du Simplon soit exécuté, elle aura placé *Turin* et *Milan* à quatorze heures de *Lausanne*, à seize heures de *Genève*, à trente heures de *Paris*.

A ces avantages comme distance, il faut joindre la supériorité incontestée du passage du Simplon qui traverse la chaîne des Alpes, au point le plus étroit et le plus facile.

De l'aveu de presque tous les ingénieurs qui ont étudié la question du passage des Alpes, le Simplon est le seul que les locomotives puissent franchir sans interruption et qui permette d'adopter, sans plans inclinés, un atterrissement avec puits n'ayant que 4 kilomètres et demi.

Il faut donc le reconnaître :

La LIGNE DE L'ITALIE forme la jonction la plus facile, la plus courte, la plus rationnelle entre les réseaux de l'Europe centrale et occidentale et ceux de l'Italie. — Elle établit la ligne la plus directe entre *Paris*, *Londres* et l'Italie. — Elle conduit le courant des marchandises et des voyageurs de l'Orient et de l'Inde au centre des principaux débouchés des chemins de fer français : *Genève*, *Salins*, *Bâle* et *Strasbourg*. — Elle assure la grande voie de communication internationale la plus favorable aux intérêts de la France, de la Suisse et de la haute Italie. Enfin par sa position exceptionnelle, la LIGNE D'ITALIE doit nécessairement obtenir une progression rapide et constante de transit et de voyageurs; elle doit devenir l'une des lignes les plus importantes et les plus productives du continent.



**ANNEXE II**

CARTE PRESENTANT LES DIFFERENTS TRACES APPROCHANT LAUSANNE (OS)

Parallèle à 40000 mètres au sud de la Perpendiculaire de BERNE.

Parallèle à 62000 mètres à l'ouest de la Méridienne de BERNE.

Nota. Tous les tracés coloriés sont ceux de M<sup>r</sup> Deriaz et Rochat.  
La ligne pointée en noir entre Lausanne et Morges est le tracé jaune de M<sup>r</sup> Herzog.

Source: ACFF, Lausanne, Ouest-Suisse.

Echelle du  $\frac{1}{50,000}$ .



## ANNEXE III

### TABLEAU CHRONOLOGIQUE

DATES	EVENEMENTS FERROVIAIRES (SUISSE ET EUROPE)	EVENEMENTS CONCERNANT LE SIMPLON ET SES LIGNES D'ACCES
1836	Premier projet d'une ligne ferroviaire entre Zurich et Bâle.	
1839	Première demande de concession de traversée des Alpes par le Splügen.	
1840	Inauguration de la ligne Strasbourg – St.-Louis (frontière suisse).	
1841	Octroi, malgré de nombreuses oppositions, de la concession pour la ligne St.-Louis – Bâle par le Grand Conseil de Bâle.	
Juin 1844	Le premier train pénètre sur territoire suisse en provenance de St.-Louis.	
Décembre 1845	Inauguration de la première gare en territoire suisse, la gare bâloise du chemin de fer Strasbourg – Bâle.	
7 août 1847	Inauguration de la ligne Zurich – Baden.	
1848	<i>Nouvelle Constitution suisse</i>	
1849	L'Assemblée fédérale charge le Conseil fédéral de lui soumettre un projet d'établissement de chemins de fer.	
Octobre 1850	MM. Stephenson et Swinburne, chargés par le Conseil fédéral d'établir un plan rendent leur projet.	
Juin 1852		Concession pour un chemin de fer de Morges à Lausanne et à Yverdon, et fondation de l'OS.
28 juillet 1852	Adoption de la loi fédérale sur l'établissement de chemins de fer.	
Janvier 1853		Concession pour un chemin de fer du Bouveret à Sion.

<i>DATES</i>	<b>EVENEMENTS FERROVIAIRES (SUISSE ET EUROPE)</b>	<b>EVENEMENTS CONCERNANT LE SIMPLON ET SES LIGNES D'ACCES</b>
Juin 1853		Vaud adopte le principe d'une ligne Jougne – Massongex (frontière française – frontière valaisanne)
Août 1853	Première conférence des cantons intéressés par un tunnel au St.-Gothard.	
1855	Le chemin de fer du Grand-Duché de Bade met en service à Bâle, la gare badoise.	
1856		Formation, par le comte de La Valette de la Compagnie de la ligne d'Italie.
1856	Formation de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse (Les Verrières – Neuchâtel)	
1857	Début des travaux de percement du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis.	
1862		Premières discussions entre Conseil d'Etat vaudois et Conseil d'Etat valaisan au sujet du Simplon.
Août 1863	Conférence de Lucerne réunissant les cantons favorables au St.-Gothard.	
Septembre 1863		Conférence de St.-Gall réunissant les cantons opposés au St.-Gothard.
1865		Faillite de la Compagnie de la Ligne d'Italie.
1867		Formation de la Compagnie internationale de la ligne d'Italie.
1867	Ouverture du passage ferroviaire du Brenner (Autriche)	
15 octobre 1869	Convention du St.-Gothard entre la Suisse et l'Italie.	
1870		1 <sup>ère</sup> initiative parlementaire en faveur du Simplon en France.

<b>DATES</b>	<b>EVENEMENTS FERROVIAIRES (SUISSE ET EUROPE)</b>	<b>EVENEMENTS CONCERNANT LE SIMPLON ET SES LIGNES D'ACCES</b>
Septembre 1871	Inauguration et ouverture au trafic du tunnel du Mont-Cenis (France – Italie).	
1871	L'Empire allemand adhère à la convention du Saint-Gothard.	
Novembre 1871	Constitution de la Compagnie du Gothard.	
Janvier 1872		Fusion de la Compagnie du Franco-Suisse, du LFB et de l'OS. Formation de la SOS.
Février 1872	Nouvelle loi fédérale concernant l'établissement de chemins de fer.	
Septembre 1872		Le Conseil fédéral prononce la déchéance de la Compagnie internationale de la ligne d'Italie.
1873		2 <sup>ème</sup> initiative parlementaire française en faveur du Simplon.
Mars 1874		Formation de la Compagnie du Simplon.
1875		Difficultés financières de la SO et intervention des banquiers franco-genevois.
1876		Approches en Italie, mais peu d'intérêt.
1876	Enormes problèmes financiers de la Compagnie du Gothard.	
Août 1878	L'Assemblée fédérale accepte le compromis du Gothard qui sera soumis au vote populaire et accepté en 1879.	
1880		Troisième et dernière initiative parlementaire en France. La classe politique française est fortement divisée.

<i>DATES</i>	<b>EVENEMENTS FERROVIAIRES (SUISSE ET EUROPE)</b>	<b>EVENEMENTS CONCERNANT LE SIMPLON ET SES LIGNES D'ACCES</b>
1880		Reprise des négociations entre les cantons intéressés au Simplon.
1881		Sous la pression des financiers, fusion de la SO et de la Compagnie du Simplon. Naissance de la SOS.
1882	Ouverture du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard.	
1882		Première mention du raccourci Frasnès – Vallorbe (tunnel du Mont-d'Or) par l'ingénieur Meyer.
1885		Nouvelle impulsion dans les négociations intercantionales. L'initiative est prise par le canton de Fribourg.
1886		La Chambre de Commerce de Genève s'intéresse à un percement du Jura, dans l'optique d'un prochain tunnel au Simplon ou au Mt-Blanc. Dans le même temps, le PLM s'intéresse au percement de la Faucille.
1887		Le Simplon obtient une subvention de la part des cantons romands intéressés et de la Confédération.
1887		Reprise des négociations avec l'Italie.
1888		Les banquiers trouvent l'argent pour le percement du tunnel: la Convention Hentsch.
1889		Chute du Comptoir d'escompte à Paris, la convention Hentsch est réduite à néant.
1889		Pression de financiers allemands et fusion de la SOS et du JBL. Naissance du JS.
1895		Signature du traité entre l'Italie et la Suisse sur le tunnel du Simplon.



<b>DATES</b>	<b>EVENEMENTS FERROVIAIRES (SUISSE ET EUROPE)</b>	<b>EVENEMENTS CONCERNANT LE SIMPLON ET SES LIGNES D'ACCES</b>
1896		Signature de la convention entre l'Italie et le JS.
1896		Ratification du traité et de la convention par l'Italie et par la Suisse.
1897	Loi sur le rachat des chemins de fer par la Confédération.	
1897		Les banques cantonales fourniront le financement nécessaire au JS pour le percement du tunnel.
1898		M. Noblemaire publie un rapport concluant à l'abandon du percement de la Faucille. Il préconise le St.-Amour – Bellegarde qui éviterait Genève.
1898	Soumis en votation populaire, le peuple suisse accepte le principe de rachat des chemins de fer.	
1899		Création de l'Association pour le percement de la Faucille et nouveau projet.
1901		Rapport de M. Noblemaire, favorable au nouveau projet de la Faucille.
1902		Acceptation de la demande de concession au PLM pour la section frontière française – Vallorbe et traité d'exploitation entre le PLM et le JS. La France hésite à accorder la concession sur son territoire.
1903		Conférence italo-suisse sur le transfert de la concession du JS à la Confédération suisse.
1903		Le réseau du JS est repris par la Confédération.
1 <sup>er</sup> juin 1906		Ouverture, par les Chemins de fer fédéraux, du tunnel du Simplon.

<i>DATES</i>	<b>EVENEMENTS FERROVIAIRES (SUISSE ET EUROPE)</b>	<b>EVENEMENTS CONCERNANT LE SIMPLON ET SES LIGNES D'ACCES</b>
1908		Première conférence de Berne au sujet des voies d'accès ouest au Simplon.
1909		Seconde conférence de Berne au sujet des voies d'accès et signature d'un traité entre la France et la Suisse.
1913		Le tunnel de Loetschberg est ouvert au trafic ferroviaire.
Mai 1915		Le tunnel du Mont-d'Or est ouvert au trafic ferroviaire.

## Liste des tableaux, graphiques, cartes et schémas

### *Les tableaux*

<b>Tableau 1:</b>	Réseau ferroviaire de quelques pays européens en 1850 (en km)	506
<b>Tableau 2:</b>	Evolution du réseau ferroviaire helvétique 1844-1995 (en km)	512
<b>Tableau 3:</b>	Les administrateurs de l'Ouest-Suisse après l'arrivée du Crédit mobilier .....	532
<b>Tableau 4:</b>	Membres du conseil d'administration de la Compagnie de la ligne d'Italie.....	539
<b>Tableau 5:</b>	Le conseil d'administration de la Compagnie du Simplon à la fin des années 1870 .....	554
<b>Tableau 6:</b>	Réseau exploité par les six principales compagnies ferroviaires françaises en 1865 (en km).....	555
<b>Tableau 7:</b>	Réseau exploité par les six principales compagnies ferroviaires suisses en 1889 (en km).....	568
<b>Tableau 8:</b>	Evolution du trafic voyageurs et du trafic marchandises sur le réseau de la SOS (1881-1889).....	569
<b>Tableau 9:</b>	Résultat d'exploitation des six principales compagnies ferroviaires suisses en 1889 (en milliers de francs par km de ligne).....	570
<b>Tableau 10:</b>	Subventions suisses au Simplon (en francs) .....	584
<b>Tableau 11:</b>	Subventions italiennes au Simplon (en liras) .....	585

### *Les graphiques*

<b>Graphique 1:</b>	Résultats financiers de l'Ouest-Suisse entre 1857 et 1864 (en Frs.) .....	533
<b>Graphique 2:</b>	Evolution du nombre d'employés de l'Ouest-Suisse.....	534
<b>Graphique 3:</b>	Evolution du tonnage de marchandises sur les voies de la SOS et de la Compagnie du Gothard en indice (1881-1889) .....	569
<b>Graphique 4:</b>	Taille de quelques grands tunnels ferroviaires (en mètres) .....	593

### *Les cartes*

<b>Carte 1:</b>	Réseau ferroviaire helvétique en 1848.....	507
<b>Carte 2:</b>	La «croix ferroviaire» proposée par les experts Stephenson & Swinburne et par le Conseil fédéral.....	511
<b>Carte 3:</b>	Réseau ferroviaire helvétique en 1900.....	513
<b>Carte 4:</b>	Projets de lignes ferroviaires à travers les Alpes vers 1855.....	515
<b>Carte 5:</b>	Le conflit de l'Ouest-Suisse.....	526
<b>Carte 6:</b>	Réseau du JS.....	571
<b>Carte 7:</b>	Projets d'accès au Simplon.....	588

### *Les schémas*

<b>Schéma 1:</b>	Profil de la ligne du Mont-Cenis.....	518
<b>Schéma 2:</b>	Profil de la ligne du Saint-Gothard.....	550
<b>Schéma 3:</b>	Formation de la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon (JS).....	565
<b>Schéma 4:</b>	Profil de la ligne du Simplon.....	581

## Sources & Bibliographie

### 1. Ouvrages et articles de référence

BAIROCH Paul,

«Les chemins de fer suisses dans le contexte européen» dans *Guillaume-Henri Dufour dans son temps 1787-1875*, Actes du colloque Dufour, Genève, 1991, pp. 215-230.

BALTHASAR Andrea,

*Zug um Zug: eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht*, Basel, 1993.

BAUER Hans, «L'histoire des chemins de fer en Suisse» dans THIESSING René & PASCHOUD Maurice (sous la dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947*, tome 1, Neuchâtel, 1947.

BENZ Gérard,

– *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, Genève, 1983.

– «Un aspect du financement des chemins de fer en Suisse par le capital étranger» dans *Revue suisse d'histoire*, 37 (1987), pp. 169-185.

– «Dufour, Genève et les chemins de fer» dans *Guillaume-Henri Dufour dans son temps (1787-1875)*, Actes du colloque Dufour, Genève, 1991.

– «La route et le rail en Suisse. 150 ans de contradictions entre les intérêts régionaux, sectoriels, idéologiques et le défi européen» dans *Relations Internationales*, n° 96 (1998), pp. 451-469.

BERGIER Jean-François,

– *Histoire économique de la Suisse*, Lausanne, 1984.

– *Europe et les Suisses*, Genève, 1992.

BINER Jean-Marc,

«Autorités valaisannes 1848-1977/79» dans *Vallesia*, Sion, 1982.

BLANCHARD Marcel,

– *Géographie des chemins de fer*, Paris, 1942.

BONJOUR Félix,

*Le percement du Simplon*, Lausanne, 1906.

BOUVIER Jean,

– «La grande crise des compagnies ferroviaires suisses: les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882)» dans *Annales E.S.C.*, n° 4, octobre-novembre 1956, pp. 458-480.

- *Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1972.
- Canal d'Entreroches*, Lausanne, 1987.
- CARON François,  
 – *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883*, Paris, 1997.  
 – *Les deux révolutions industrielles du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1997.
- CHOMEL Vital & EBERSOLT Jean,  
*Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougue: un péage jurassien du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1951.
- CLAPAREDE Alexandre,  
*Le projet de la Faucille et les questions qu'il soulève*, Genève, 1904.
- CUONY Albert,  
*Les débuts des chemins de fer en Suisse*, Lausanne, 1913.
- DORAND Jean-Pierre,  
*Chemins de fer et régions dans le Canton de Fribourg entre 1845 et 1878*, Fribourg, 1980.
- DUPARCHY Jean,  
*Le percement des Alpes bernoises: antécédents généraux et conséquences économiques du tunnel du Loetschberg*, Paris, 1914.
- GUYOT Yves,  
*La gestion par l'état et les municipalités*, Paris, 1913.
- HABERLER Christian,  
*Les débuts du téléphone en Suisse (1877-1914)*, mémoire de licence en Histoire économique de l'Université de Genève, 1997.
- HALPERIN Ernst,  
*Der Westbahnkonflikt 1855-1857*, Zürich, 1944.
- LARTILLEUX Henri,  
 – *Géographie universelle des transports: Géographie des chemins de fer français*, t. I, vol. 1, *La SNCF*, Paris, 1946.  
 – *Géographie universelle des transports: Géographie des chemins de fer d'Europe*, t. II, vol. 1, *Suisse et Italie*, Paris, 1951.
- MATHYS Ernst,  
*Les chemins de fer suisses au cours d'un siècle: aperçu historique et technique 1841-1941*, Berne, 1943.

- MERGER Michèle, CARRERAS Albert & GIUNTINI Andrea (sous la dir.),  
*Les réseaux européens transnationaux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles: quels enjeux?*,  
 Paris, 1994.
- METRAILLER Christian,  
*La politique ferroviaire des cantons de Vaud, Valais et Fribourg en faveur du tunnel du Simplon (1852-1887)*, mémoire de licence de la faculté des Lettres de l'Université de Fribourg, 1978.
- MILHAUD Edgar,  
*L'économie publique: objet, méthode, programme de travail*, Paris, 1912.
- MOURRE Michel,  
*Dictionnaire encyclopédique d'Histoire*, Paris, 1978.
- PAILLARD Jean-Pierre,  
*L'influence de la Confédération sur l'entreprise du Loetschberg (la percée des Alpes bernoises)*, mémoire de licence en Histoire économique de l'Université de Genève, 1972.
- PAQUIER Serge,  
 – «Défense des intérêts nationaux en Suisse de 1880 à 1930» in *Bulletin d'histoire de l'électricité*, n° 23 (juin 1994), pp. 37-61.  
 – «Les Ador et l'industrie gazière (1843-1925)» dans DURAND Roger, BARBEY Daniel & CANDAU Jean-Daniel (éd.), *Gustave Ador. 50 ans d'engagement politique et humanitaire*, Genève, 1996, pp. 139-179.  
 – *Histoire de l'électricité en Suisse. La dynamique d'un petit pays européen 1875-1939*, 2 vol., Genève, 1998.  
 – «L'utilisation des ressources hydrauliques en Suisse aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles. Une approche systémique dans la longue durée» dans GILOMEN Hans-Jörg, JAUN Rudolf, MÜLLER Magrit, VEYRASSAT Béatrice (éd.), *Innovations. Incitations et résistances – des sources de l'innovation à ses effets*, Zurich, 2001, pp. 99-119.
- PELET Paul-Louis,  
 – *Le canal d'Enteroches: histoire d'une idée*, Lausanne, 1946.  
 – «Canal d'Enteroches» dans *DHS* [publication électronique], version du 12.09.2001.
- PERRIN Paul,  
 – «Les débuts du chemin de fer en Valais» dans *Annales valaisannes*, 1961 (tiré à part).  
 – «A l'origine des tracés ferroviaires vaudois» dans *Revue historique vaudoise*, 73<sup>e</sup> année (1965), Lausanne, pp. 53-75.

– «Les luttes pour le chemin de fer» dans *Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud*, Lausanne, 1972, pp. 97-109.

*Recueil des généalogies vaudoises*, Lausanne, 1923.

RENAUD Hugues,  
«Edouard Dapples» dans *DHS* [publication électronique], version du 12.09.2001.

REY Pierre-Michel,  
*Le régime radical en Valais 1847-1857*, mémoire de licence en Lettres, Université de Fribourg, 1974.

RIBEILL Georges,  
*La révolution ferroviaire: la formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, 1993.

ROUILLER J.-F.,  
*Un problème centenaire: la construction des chemins de fer de la région genevoise et leur raccordement*, Genève, 1947.

RUFFIEUX Roland,  
«La Suisse des radicaux» dans FAVEZ Jean-Claude (dir.), *Nouvelle histoire de la Suisse et des Suisses*, Lausanne, 1998, pp. 599-682.

SALAMIN Michel,  
*Le Valais de 1798 à 1940*, Sierre, 1978.

SANDRI Massimo,  
*La Compagnie ferroviaire de la SOS à l'heure de sa fusion avec le JBL: Les clients, le trafic et les résultats financiers*, mémoire de doctorat en Sciences politiques de l'Université de Lausanne, 1980.

STALDER Peter,  
«Alfred Escher: entrepreneur et homme politique» dans GEIGER Gérard (sous la dir.), *L'économie suisse: histoire en trois actes*, St-Sulpice, 1991.

TISSOT Laurent,  
– «Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939)» dans *Histoire, Economie et Société*, vol. 11 (1992), pp. 91-108.

– «How did the British conquer Switzerland? guidebooks, railways, travel agencies 1850-1914» dans *The journal of transport history*, n° 1 (1995), pp. 21-54.

TREICHLER H. P. (sous la dir.),  
*La saga ferroviaire de la Suisse: les chemins de fer suisses ont 150 ans*, Zurich, 1996.



VARONE-POCHON Sabine,  
*Le chemin de fer en Valais: un symbole du progrès?*, mémoire de licence en Lettres, Université de Lausanne, 1995.

VERLEY Patrick,  
– *Entreprises et entrepreneurs du XVIII<sup>e</sup> au début du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1994.  
– *La Révolution industrielle*, Paris, 1997.

ZWEIACKER Claude,  
«Le canal d'Entreroches: réunir le lac de Neuchâtel au Léman et la Mer du Nord à la Méditerranée» dans *Le Gouvernail*, n° 8 (1999), pp. 1-5.

## 2. Sources publiées

BARMAN Joseph-Hyacinthe,  
*Mémoire à l'appui de la demande adressée par l'Etat du Valais au Conseil fédéral suisse pour obtenir le retrait de l'autorisation fédérale accordée à la concession du chemin de fer du Valais en faveur de la Compagnie de la Ligne d'Italie*, Sion, 1872.

BARTHOLONY François,  
*Pièces et documents relatifs aux chemins de fer suisses*, Genève, 1856.

BRUNHES Jean,  
«Les relations actuelles entre la France et la Suisse et la question des voies d'accès au Simplon», tiré à part de la *Revue économique internationale*, 1906.

CHANCELLERIE FEDERALE,  
– *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, 7<sup>e</sup> volume, XIII. *Transports et communications*, Berne, 1951.  
– *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*, 13<sup>e</sup> volume, XIV. *Accords internationaux*, Berne, 1953.

COINDET John,  
*Rapport au Département des travaux publics de la Confédération suisse sur l'influence probable des chemins de fer dans la Suisse romane, sur l'agriculture, l'industrie et les petits métiers*, Genève, 1851.

COLLADON Daniel,  
*Notes sur les inconvénients et les difficultés du tunnel étudié sous le Mont-Blanc et de ses lignes d'accès projetées. Avantages incontestables d'un chemin de fer international par le Simplon*, Genève, 1880.

COMITE DU SIMPLON,  
*Mémoire technique à l'appui des plans et devis*, Lausanne, 1882.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SIMPLON,

– *Rapport annuel du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Simplon du 28 juin 1876*, Lausanne, 1876.

– *Convention avec la Compagnie du Rail Central, à Londres, pour l'exécution d'un chemin de fer partie au système Fell, entre Brigue et Feriolo, 24 juin et 11 juillet 1876*.

– *Rapport présenté par le conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 5 mai 1881*, Lausanne, 1881.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU JURA-SIMPLON,

*Recueil de pièces officielles relatives au percement du tunnel du Simplon*, Berne, 1902.

DDS, vol. 1, 2, 3, 4 et 5.

DFTCE, *Message sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes*, Berne, 1990.

*Feuille fédérale de la Confédération suisse*, années diverses.

GOEGG GUSTAVE,

*Le percement de la Faucille, projet de 1899 et modifications apportées en 1901 (Historique)*, Genève, 1901.

JAQUEMIN Charles,

*Simplon-Suez*, Lausanne, 1862.

LAVALETTE Adrien de,

– *Fragments de l'histoire de la Ligne d'Italie à travers la vallée du Rhône et le Simplon*, Paris, non-daté.

– *Fragments de l'histoire de la Ligne d'Italie à travers la vallée du Rhône et le Simplon. Lettres, récits et documents*, Genève, 1862.

– *Lettre concernant le chemin de fer du Simplon*, Paris, mai 1866.

*Lettre de M. H. Mercier aux actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon, contenant l'exposé des faits et actes de MM. Adrien de Lavalette et M. Claivaz*, Paris, 1861.

LOISEAU CHARLES,

«A propos du Simplon: une artère franco-italo-russe» dans *Revue hebdomadaire de Paris*, 27 juillet 1901 (tiré à part).

NOUVELLE COMPAGNIE ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE INTERNATIONALE D'ITALIE PAR LE SIMPLON,

*Assemblée annuelle et extraordinaire du 31 janvier 1869. Rapport du conseil d'administration*, 1869.

OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, *Annuaire statistique de la Suisse*, Berne, 1998.

*Rapport du Conseil d'Etat sur sa gestion*, années diverses.

«Rapport de la commission chargée par le Conseil d'Etat d'examiner quelques questions relatives au percement du Simplon» dans COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LA VALLEE DU RHONE ET LE SIMPLON, *Traversée des Alpes par un chemin de fer. Passage du Simplon, Luckmanier, St-Gothard*, Carouge, 1864.

*Requête adressée au Conseil fédéral de la Confédération suisse pour la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie contre le gouvernement du canton du Valais*, octobre 1861.

STEPHENSON M. P. & SWINBURNE H.,  
*Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse*, Berne, 1850.

### **3. Sources non-publiées**

#### **a. Archives des CFF à Lausanne (ACFF)**

Fonds d'archive de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, dossiers divers.

Fonds d'archive de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale, dossiers divers.

#### **b. Archives privées**

Recueil de correspondance n° 2 (1858) d'Antoine Baumgartner.