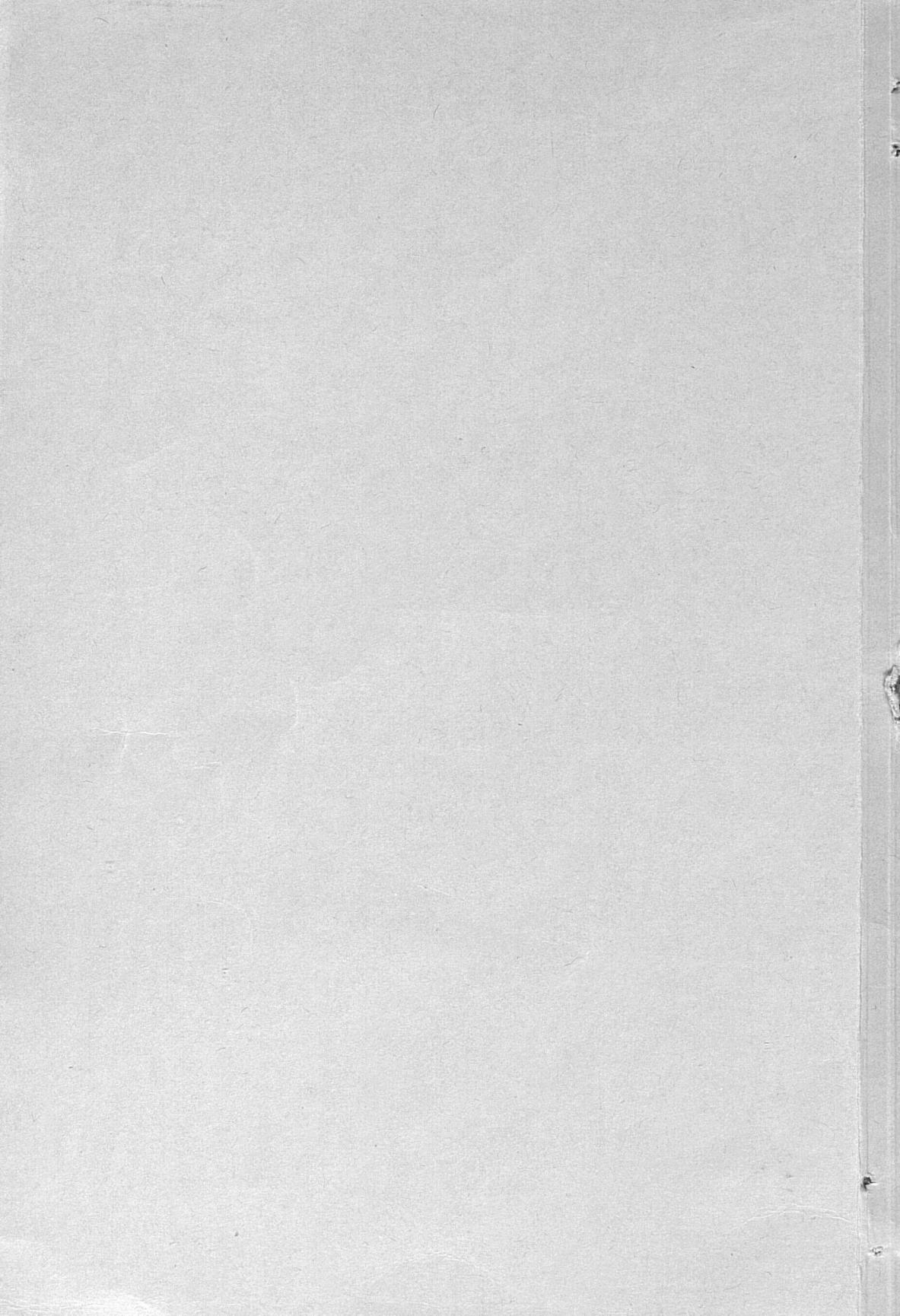


**PA**  
**848**



LE

# Percement du Simplon

I. Les Négociations

II. Ligne de Jougne et Frasne-Vallorbe

PAR

FÉLIX BONJOUR, DÉPUTÉ

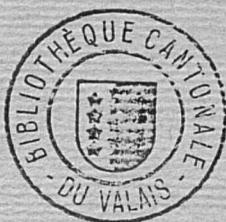
RÉDACTEUR EN CHEF DE „LA REVUE“



LAUSANNE  
IMPRIMERIE ADRIEN BORGEAUD

1906

P  
848



2016

Bibl. cant. VS Kantonsbibl.



1010018711

PA 848

*Felix Bonvoisin*

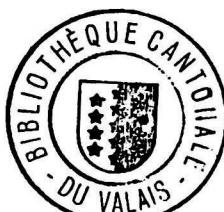
LE

# PERCEMENT DU SIMPLON



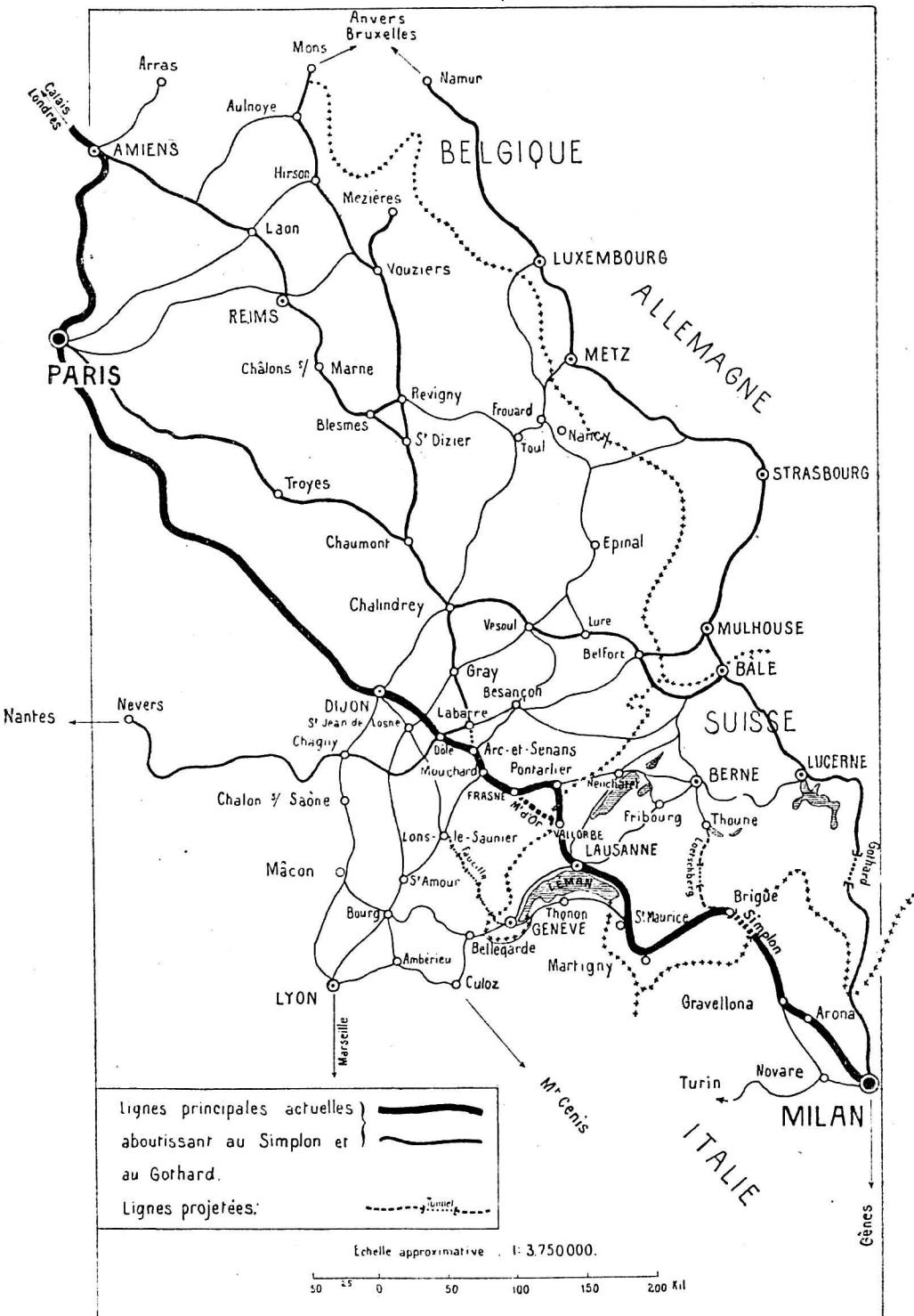
I. Les négociations

II. Ligne de Jougne et Frasne-Vallorbe



PA 848

# CARTE GÉNÉRALE (PARIS-MILAN)



JEAN BRUNHES

REVUE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE FÉVRIER 1906

# LES NÉGOCIATIONS

---

## I. Les concessions Lavalette.

L'utilité pour le canton de Vaud d'une voie de communication directe avec l'Italie par le Valais et les passages des Alpes est assez évidente pour n'avoir jamais été mise en doute. Aussi, longtemps avant l'établissement des chemins de fer, la route du Simplon était-elle l'objet de la sollicitude du gouvernement vaudois. Cette magnifique route, construite sur l'ordre de Napoléon I<sup>r</sup>, la plus belle et la plus facile de toutes celles qui ont été tracées au travers des hautes Alpes, était alors parcourue par les voitures de notre administration cantonale des postes, qui faisaient le service des voyageurs et des dépêches entre Lausanne et Milan. Par sa direction aussi bien que par sa bonne construction, elle paraissait appelée à devenir la grande artère de circulation entre le nord-ouest de l'Europe et l'Italie.

Mais déjà les circonstances politiques et les intérêts faisaient obstacle à la tendance naturelle du courant commercial à prendre cette voie. Le Piémont, dont cette route ne faisait qu'emprunter le territoire pour aboutir à Milan, ville autrichienne, se souciait assez peu de voir le trafic se porter de ce côté au préjudice de celui qui, par le Mont-Cenis, arrivait dans la capitale. Il négligeait de l'entretenir. Faute de ressources suffisantes, le Valais ne faisait pas mieux. Souvent encombrée par les neiges ou coupée par les inondations, la route du Simplon était délaissée au profit des passages plus étroits et moins bien situés du Cenis et du Gothard.

Voyant l'inutilité de ses réclamations, le gouvernement vaudois chercha une autre issue. Il profita des dispositions favorables du gouvernement piémontais pour conclure, le 11 août 1853, avec le roi de Sardaigne et le Valais, une convention relative à la construction d'une route entre Martigny et Aoste par le St-Bernard (col de Menouve). L'Etat de Vaud s'engageait à garantir les frais résultant du percement de ce col jusqu'à la frontière sarde, frais évalués à 400,000 fr. et à contribuer à cette construction pour

une somme de 200,000 fr. Le 10 février 1854, le Grand Conseil ratifia la convention. Mais les mêmes influences qui avaient fait obstacle à l'amélioration de la route du Simplon, en empêchèrent l'exécution.

La construction des voies ferrées ouvrit une phase nouvelle.

Ce fut une commission internationale créée par le gouvernement piémontais qui, en 1851, mit en avant pour la première fois l'idée d'un chemin de fer à travers le Simplon. Le représentant italien, M. Negretti et le délégué prussien, M. Hochner, placèrent dans la liste des projets dignes d'étude, celui d'un chemin de fer par le Simplon. Le délégué suisse, M. Koller, excluait *a priori* le Simplon, comme du reste le St-Bernard et le Cenis. Il ne l'admettait que comme une variante du Grimsel. M. Koller étudiait un chemin de fer à travers le Simplon qui, suivant la route de Napoléon, entrait, au-dessus du village du Simplon, dans une galerie de 5200 mètres. Cette galerie débouchait à Berisal, d'où la ligne descendait à Brigue pour continuer ensuite par le Grimsel.

L'idée du Simplon, alors presque abandonnée, fut reprise par un Français, le comte Adrien de Lavalette. Le 6 mai 1853, M. de Lavalette avait demandé au Piémont la concession d'une ligne Novare-Orta-Gravelona-Intra, et au Valais la concession d'une ligne de St-Gingolph à Sion avec prolongement sur Iselle à travers le Simplon. Refusée par le gouvernement sarde, la concession fut accordée du côté valaisan par décret du 22 janvier 1853. Ce fut le point de départ de toutes les concessions ultérieures.

Le 29 novembre 1856, le comte de Lavalette réussissait à obtenir la concession italienne, c'est-à-dire la concession : 1<sup>o</sup> d'une ligne entre Genève et le Valais, par la rive gauche du lac : Thonon, Evian et St-Gingolph ; 2<sup>o</sup> d'une ligne entre Arona et Domodossola ou Crevola avec prolongement éventuel jusqu'à la rencontre de la ligne suisse de la vallée du Rhône.

Les travaux marchèrent lentement. Ce fut en 1859 que s'ouvrit la ligne Bouveret-Martigny et en 1860 qu'on inaugura la ligne Martigny-Sion. La compagnie souffrait d'embarras d'argent continuels. Mais aux moments les plus critiques, il lui en venait de sources inconnues. Dans une de ses lettres particulières, l'historien vaudois Louis Vuillemin écrivait : « Le chemin de fer du Valais s'est » achevé du Bouveret à Sion sans que jamais les fonds nécessaires » aient fait défaut. Ils arrivaient par M. de Morny, et cependant » les actions de 500 fr. se vendaient 3 fr. à Genève et à Lausanne. » Les rails, nonobstant les injonctions du Conseil fédéral, sont » selon le système français et non selon celui de la Confédération. »

Le 5 mai 1860, la première locomotive faisait son entrée à Sion. Le 27 septembre, à l'occasion de la fête d'inauguration qui eut lieu

à Saxon, un effroyable tumulte éclata à la gare de Sion, où le train était arrivé en ruban et orné de drapeaux français. Les drapeaux furent arrachés. On dut recourir à la police. En ce moment, l'annexion de la Savoie à la France échauffait les esprits.

Du reste, la plupart des gares de la ligne n'étaient pas commençées. On utilisait des baraques provisoires. Quant au tronçon Sion-Brigue, il n'était encore qu'à l'état de projet. Il régnait dans l'administration de la Compagnie un gâchis complet, un gaspillage se traduisant par des frais divers qui s'élevaient à 4000 fr. par jour. Le scandale fut poussé si loin qu'en septembre 1861, le Grand Conseil valaisan donnait au pouvoir exécutif les compétences nécessaires pour mettre la ligne d'Italie sous séquestre et son administration sous régie. Malgré les protestations de la Compagnie, le Conseil d'Etat tint bon et fit administrer la ligne lui-même jusqu'en 1865, année où la Compagnie fut mise en faillite.

Dans l'intervalle il s'était passé un fait sur lequel il convient de s'arrêter un peu, parce qu'il constitue la première tentative des cantons romands de s'unir en vue du percement du Simplon.

---

## II. Première entente des cantons simplonistes.

La ligne de Jougne, celle qui, aujourd'hui, relie directement Lausanne à Paris par Vallorbe, Pontarlier et Dijon, eut affaire, dès l'origine, à des adversaires redoutables. La Compagnie du Franco-Suisse, intéressée au passage des Verrières, la voyait de mauvais œil, et les Genevois, qui appréhendaient une concurrence à la ligne Paris-Mâcon-Genève, dont ils désiraient le prolongement sur le Chablais, s'y opposèrent avec ténacité. Néanmoins, le 10 mai 1856, une convention avait été conclue par le Conseil d'Etat vaudois avec la Compagnie de l'Ouest-Suisse pour la construction d'une voie ferrée allant de Jougne (frontière française), à travers le canton de Vaud, jusqu'à Massongex (frontière valaisanne). Par cette convention, ratifiée au Grand Conseil le 2 août 1856, l'Etat de Vaud allouait des subventions importantes, qui, pour la partie à construire entre Lausanne et Massongex seulement, devaient s'élever à environ 3,500,000 fr.

En accordant cette concession et les subventions, le Grand Conseil avait essentiellement en vue d'assurer au réseau vaudois et au pays les avantages d'un grand transit entre le nord-ouest de

l'Europe et l'Italie au moyen du prolongement de cette ligne par le passage des Alpes. C'est la même perspective qui avait engagé la Compagnie de l'Ouest à se charger de cette construction onéreuse d'une ligne dont le simple trafic local ne pouvait suffire à couvrir les frais d'établissement et d'exploitation. Il était donc certain que le canton de Vaud ferait tout ce qui dépendrait de lui pour assurer à la ligne Jougne-Massongex une jonction avec le réseau italien sans laquelle elle ne pouvait devenir rémunératrice.

Les concessions que M. de Lavalette avait obtenues permettaient d'espérer que ce prolongement s'effectuerait dans un avenir peu éloigné. C'était une illusion. La Compagnie d'Italie poussa bien la construction jusqu'à Sion, mais, comme nous l'avons vu, sa mauvaise administration et le gaspillage la jetèrent dans des embarras financiers et dans un discrédit complet. Telle était la situation lorsqu'au printemps de 1862, le Conseil d'Etat vaudois crut devoir entrer en rapports avec le gouvernement du Valais pour empêcher si possible la ruine des espérances qui se rattachaient au Simplon.

A ce moment, deux circonstances paraissaient favoriser les efforts du canton de Vaud. A la suite des événements de 1859, la Lombardie avait été réunie au Piémont et le royaume d'Italie s'était constitué. Par là tombait naturellement l'antagonisme du Piémont contre une voie par le Simplon. D'autre part, après avoir été l'objet des mesures rigoureuses, mais justifiées, du gouvernement valaisan, la Compagnie d'Italie avait vu son personnel se modifier et était en train de se reconstituer sur d'autres bases. Le Conseil d'Etat estima le moment opportun pour intervenir et chargea le chef du Département des travaux publics, M. John Berney, de faire des ouvertures confidentielles au gouvernement valaisan. A la fin d'avril 1862, M. Berney eut une entrevue à Sion avec M. Allet, alors président du Conseil d'Etat. Ce fut le point de départ de l'entente des cantons simplonistes. Ces premières démarches étaient fort délicates, parce que le gouvernement précédent se trouvait en hostilités avec ceux du Valais et de Genève aussi bien qu'avec celui de Fribourg en raison de sa politique ferroviaire.

A la suite d'un conférence tenue à Lausanne le 26 août 1862, le comité constitué par les trois gouvernements de Vaud, Valais et Genève s'était mis en rapports avec la Compagnie d'Italie. Il avait reçu communication du projet du percement et s'apprétrait à examiner les demandes de subvention de la Compagnie, lorsqu'on apprit la convocation d'une conférence intercantonale à Lucerne, en vue d'assurer le passage des Alpes par le Gothard. Cette conférence, autour de laquelle treize cantons allaient se

grouper, décida de poursuivre énergiquement son but, de réclamer l'appui effectif de la Confédération pour ce passage à l'exclusion des autres et de provoquer en sa faveur l'abandon des principes de droit public qui avaient prévalu lors de l'adoption de la loi fédérale de 1852 sur les chemins de fer, principes sur la foi desquels les Compagnies avaient doté la Suisse de son réseau, obtenu des concessions et engagé leurs capitaux.

Il devenait urgent de prendre immédiatement des mesures pour prévenir un résultat qui comportait l'abandon du Simplon à l'ouest, du Luckmanier à l'est, la ruine des Compagnies qui avaient construit leurs lignes en prévision de ces passages et, pour le canton de Vaud en particulier, l'effondrement des espérances qu'il avait fondées sur la construction de la ligne de Jougne à Massongex. Sur la proposition de ses délégués, le Conseil d'Etat décida de s'entendre avec les gouvernements du Valais, de Genève et des autres cantons exclus de la conférence de Lucerne.

A l'est, St-Gall, qui avait pris une initiative analogue, réunit le 14 septembre 1863 les délégués des sept cantons de Glaris, Appenzell, St-Gall, Grisons, Vaud, Valais et Genève. La conférence des sept cantons décida d'adresser au Conseil fédéral un mémoire dans lequel, tout en lui faisant part de l'inquiétude et de l'impression pénible causées par les décisions de Lucerne, on exprimerait la confiance qu'il ne perdrat pas de vue les principes admis par la loi fédérale de 1852 et les droits acquis sous le régime de cette loi ; qu'il ne donnerait la main ni à la création d'un monopole ni à l'allocation d'un subside fédéral en faveur d'un passage des Alpes.

Cette démarche fut efficace. Lorsqu'il fut appelé à se prononcer, le Conseil fédéral décida de garder la neutralité.

En même temps, le Conseil d'Etat nommait une commission chargée d'examiner la question du Simplon au point de vue des intérêts vaudois et de lui donner un préavis sur la subvention à accorder à cette entreprise. Cette commission fut composée de MM. Bontems, colonel, à Orbe; Bridel, ingénieur, à Yverdon; Carrard, banquier, à Lausanne; Delarageaz, colonel, à Préverenges; Eytel, député, à Lausanne; Jaquemin, ingénieur, à Lausanne; Laurent, ingénieur, à Lausanne; Ormond, négociant, à Vevey; Vallotton, Lucien, à Vallorbe. Son préavis porte la date du 7 novembre 1863.

La Compagnie d'Italie prétendait que si les cantons suisses intéressés pouvaient lui assurer un subside de dix millions, elle trouverait, sur la foi de cette simple promesse, soit en France, soit en Italie, des subsides et des capitaux suffisants pour exécuter immédiatement son projet de passage du Simplon par un chemin

de fer. Un projet de répartition mettait 6,500,000 fr. à la charge de Vaud ; 2,500,000 étaient demandés à Genève, 1,000,000 au Valais. Les délégués des cantons s'en occupèrent. Ceux de Vaud déclarèrent qu'ils ne pourraient proposer à leur gouvernement un sacrifice dépassant 4 millions, dont une partie devait être affectée à la construction des lignes de Sion à Brigue et de Domodossola à Arona. Genève entendait subordonner sa subvention à l'assurance que la ville de Genève serait reliée à la voie projetée sur la rive gauche du lac, de Collonges à St-Gingolph. Le Valais exprimait la crainte de ne pouvoir ajouter aux prestations en nature auxquelles il s'était engagé la somme d'un million en espèces.

Le comité intercantonal fit des démarches auprès des cantons de Berne, Fribourg et Neuchâtel pour les engager à s'unir à ceux de Vaud, Valais et Genève, et à provoquer un syndicat des compagnies intéressées. On espérait arriver à une exploitation rationnelle de tout le réseau de la Suisse occidentale, à une organisation unifiée, susceptible d'amener le courant commercial sur le Simplon. Ces démarches demeurèrent sans résultat. Que de pertes nous eussent été épargnées si elles avaient abouti !

Après divers pourparlers, on dut se convaincre que les subventions demandées par la Compagnie d'Italie ne se trouveraient pas. La situation financière de la Compagnie demeurait des plus critiques. Son projet de passage du Simplon était jugé irréalisable.

---

### III. La convention de 1864. — Le Gothard l'emporte.

Les choses en étaient là lorsqu'au commencement de mars 1864, le Conseil d'Etat vaudois reçut, dans une note confidentielle, les offres d'une compagnie anglaise qui venait d'achever et de livrer à l'exploitation un chemin de fer de Novarre à Gozzano, à l'extrémité du lac d'Orta. La compagnie anglaise proposait de continuer cette ligne le long de la rive orientale de ce lac jusqu'à Domodossola et de pousser jusqu'à Brigue celle que la Compagnie d'Italie avait arrêtée à Sion ; puis d'organiser entre ces deux points, en attendant la solution définitive de la question du Simplon, un service de transport qui fût en état de lutter avec ceux du Cenis et du Gothard. Elle espérait obtenir de la province de

Domodossola un subside de 500,000 fr. ; du gouvernement italien 3 millions. Si la Compagnie d'Italie lui cérait purement et simplement ses droits, elle se faisait fort de constituer son capital moyennant une subvention de 2 millions de francs des cantons suisses.

Ces propositions répondraient aux vues du Conseil d'Etat, qui s'empressa d'en saisir le comité intercantonal. Les difficultés qui surgirent obligèrent la compagnie anglaise à éléver à 3 1/4 millions le chiffre du subside demandé aux cantons. Le comité intercantonal dut finir par accepter ce chiffre. La part de l'Etat de Vaud fut arrêtée à 2 millions, celle de Genève (conditionnelle) à 1 million, celle du Valais à 500,000 fr. outre les prestations en nature fixées par les concessions.

C'est sur ces bases que furent préparés le traité entre la compagnie anglaise et celle de la ligne d'Italie et la convention intercantonale que le Conseil d'Etat vaudois soumit au Grand Conseil, avec un rapport traitant de l'ensemble de la question. Dans ce rapport, rédigé très probablement par le chef du Département des travaux publics, M. J. Berney, toutes les faces de la question étaient l'objet d'une discussion à la fois abondante et serrée.

Après avoir dit ce qu'avait fait le gouvernement précédent, l'auteur du rapport mettait en relief les bénéfices qu'on pouvait attendre de l'exploitation du Simplon : la diminution des frais de transport des marchandises qui s'échangeaient entre les deux pays ou qui nous venaient jusque-là par le Mont-Cenis et Marseille, puis les avantages résultant du grand transit international qui s'établirait nécessairement dans cette même direction entre le nord-ouest de l'Europe et l'Italie. Ce trafic viendrait par la ligne des Verrières — complétée plus tard par celle de Jougne — et par celle de Bâle-Berne-Fribourg, converger sur Lausanne, carrefour de ces lignes ; il promettait au chef-lieu un développement analogue à celui des villes qui n'ont dû leur prospérité qu'à la circonstance qu'elles se trouvaient sur la voie naturelle des grands courants commerciaux. D'autres villes du canton bénéficieraient de ces avantages. Les produits de notre industrie et de notre agriculture verraienr s'accroître le nombre de leurs consommateurs et leurs débouchés. Et, surtout, notre réseau de chemins de fer vaudois, dont le produit était loin de couvrir l'intérêt des frais de construction, profiterait dans une mesure importante de l'accroissement du trafic. La jonction avec le réseau italien rendrait ces lignes rémunératrices. Elle assurerait aussi la construction de la ligne de Jougne, que la Compagnie de l'Ouest était dans l'impossibilité d'entreprendre. Sans doute, on ne pouvait songer, en l'état actuel des choses, à effectuer le percement du Simplon ;

mais il importait de maintenir en vigueur les concessions obtenues en Suisse et en Italie, de pousser les voies d'accès jusqu'à Brigue, Domodossola ou Iselle et d'engager le courant commercial dans cette direction.

Non moins remarquable était la partie du rapport qui exposait le côté technique du problème. Alors déjà, on avait à choisir entre les tracés bas, à longs tunnels, et les tracés hauts, à fortes pentes, évitant les grands souterrains, mais d'une exploitation difficile. Les expériences manquaient encore. Après sept années de travaux au Mont-Cenis, quatre kilomètres seulement avaient été percés, au prix d'un gros dépassement du devis. Comme tracé bas, on prévoyait entre Grund et Gondo, à l'altitude de 1100 ou 950 mètres, un tunnel de  $12 \frac{1}{2}$  kilomètres, qui aurait pu être attaqué à ses deux extrémités sur plusieurs points à la fois à l'aide de puits ; ou un tunnel de  $17 \frac{1}{2}$  kilomètres, placé plus bas, attaqué aussi au moyen de puits ou grâce à des galeries inclinées, qui devaient réduire à 13 kilomètres la longueur de la galerie à percer sans puits. La durée des travaux était évaluée à cinq ou six ans. Quel que fût le système choisi, il supposait le concours financier de la France et de l'Italie, concours fort difficile à obtenir au moment où ces deux pays étaient engagés dans l'entreprise du Cenis.

Quant aux tracés hauts, à courts souterrains, mais à fortes pentes et à courbes à petits rayons — celui que proposait la Compagnie d'Italie présentait des rampes de 40 ‰ et un souterrain de faite de 5 kilomètres — ils paraissaient inadmissibles pour une ligne de grand trafic. Conclusion : on attendrait pour la construction du tunnel, ou des études plus complètes, ou des découvertes nouvelles dans la science de l'ingénieur. On se contenterait pour le moment du prolongement des voies ferrées jusqu'à Brigue et Domo, complété par un bon service entre ces deux points et si possible par un chemin de fer provisoire dans la direction de la route actuelle.

Le Conseil d'Etat voyait encore un autre avantage à cette convention. En procédant au moyen de simples subventions cantonales, Vaud obligeait les autres cantons à suivre la même voie pour les passages de leur choix. A ceux qui voudraient le faire participer fédéralement au passage du St-Gothard, il pourrait opposer les sacrifices qu'il aurait déjà faits pour le Simplon et dont la restitution par la Confédération serait de toute équité si, privilégiant un autre passage, elle venait à empêcher la construction de celui-ci.

Le rapport était accompagné d'un préavis conforme de la commission cantonale du Simplon. La commission estimait que la

participation de l'Etat de Vaud à l'établissement d'une voie ferrée à travers le Simplon pourrait être d'au moins 4 millions en actions, dont 2 millions à payer lorsque la ligne aurait été achevée de Sion à Brigue et 2 millions payables après le percement.

Le projet de convention fut signé le 14 juin 1864 par les représentants de la compagnie anglaise et par M. Paul Ceresole, président du Conseil d'Etat vaudois, Ch.-L. de Bons, président du Conseil d'Etat valaisan, Challet-Venel, président du Conseil d'Etat genevois, et Elie Ducommun, chancelier. Mais la combinaison n'aboutit pas. La Compagnie d'Italie demeura dans son bourbier, tandis que le gouvernement valaisan faisait exploiter la ligne mise sous séquestre. En 1865, la compagnie était déclarée en faillite après avoir absorbé 30 millions. L'année suivante, la ligne était mise aux enchères à Genève et adjugée à son ancien directeur, M. de Lavalette, mandataire de la nouvelle compagnie internationale de la ligne d'Italie. Cette nouvelle compagnie marcha résolument sur les traces de sa devancière. Elle dépensa 10 millions et fit peu de choses. Le 19 septembre 1872, le Conseil fédéral se voyait contraint de déclarer sa déchéance. Le chemin de fer fut de nouveau mis sous séquestre jusqu'en 1873. Le 26 novembre de la même année, un syndicat où entraient l'Union financière de Lausanne, rachetait l'ancienne concession Lavalette jusqu'à Brigue et inaugurerait une seconde période de l'histoire du Simplon.

Dans l'intervalle, les partisans du Gothard étaient parvenus à leurs fins. Alfred Escher avait obtenu le concours de M. de Bismarck. L'Allemagne et l'Italie, qui désiraient se rapprocher, mues par des considérations plus politiques encore qu'économiques, avaient accordé la préférence à ce passage à l'exclusion du Simplon et du Luckmanier ou du Splügen. Le traité international ratifié en 1870 avait assuré l'exécution de ce premier percement des Alpes suisses. Le Simplon avait perdu le bénéfice de la priorité. La déception fut profonde à l'ouest et à l'est de la Suisse, particulièrement dans les cantons de Vaud, St-Gall et Grisons. Il fallut bien des années pour que la blessure se cicatrisât.

---

#### IV. Négociations en France et en Italie.

La ligne d'Italie avait été adjugée aux enchères publiques à un syndicat dont la Société financière vaudoise et la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale faisaient partie. Les adjudicataires constituèrent la Compagnie du chemin de fer du Sim-

plon, à laquelle, en date du 22 avril 1874, le Conseil fédéral transmit les concessions accordées à la Compagnie déchue. Séparé de ses concitoyens vaudois par de persistants dissensiments politiques, M. Paul Ceresole donna sa démission de conseiller fédéral vers la fin de l'année 1875 pour venir prendre à Lausanne la direction de la nouvelle Compagnie.

L'action de la Compagnie du Simplon eut des résultats d'une importance inégale. Elle fut marquée par la construction des sections Sierre-Loëche, Loëche-Viège et Viège-Brigue, ainsi que par le parachèvement du tronçon Bouveret-Sierre ; par une étude approfondie des questions techniques se rattachant à la construction du grand tunnel ; enfin, par d'insfructueuses négociations tendant à engager la France et l'Italie à contribuer financièrement à la construction du tunnel, à en établir ou à en améliorer les voies d'accès.

Quelques mots d'abord sur les négociations avec l'Italie.

En 1876, le Conseil fédéral transmit au gouvernement italien une requête de la Compagnie du Simplon. La Compagnie demandait l'autorisation de procéder aux études sur le versant italien du Simplon, la concession de la partie de la ligne située sur territoire italien et l'assurance que l'Italie construirait les lignes d'accès. Elle soulevait la question de savoir s'il serait possible d'obtenir de l'Italie une subvention directe ou une participation aux bénéfices de la ligne d'accès.

En mai 1877, le ministre italien des affaires étrangères répondit que le gouvernement était d'accord en principe pour entamer des négociations, pour accorder la concession et pour construire la ligne d'accès, à condition toutefois que l'Italie n'aurait pas à contribuer aux frais du percement, condition maintenue avec ténacité pendant toute la durée des longues négociations qui allaient suivre.

En 1881, le gouvernement italien autorisa la Compagnie de la S.-O.-S. à procéder à de nouvelles études sur son territoire.

En 1883, le Conseil fédéral fut prié de soumettre le projet de percement de 1882, élaboré sur la base de nouvelles études, aux gouvernements de France et d'Italie et d'entamer des négociations internationales. Ces démarches n'aboutirent pas, les deux gouvernements n'ayant pas donné de réponse officielle.

Il est juste d'ajouter, en ce qui concerne les lignes d'accès, que les efforts de la Compagnie du Simplon contribuèrent à la construction de la ligne d'accès jusqu'à Domodossola, votée par le Parlement italien en 1879, et ouverte à l'exploitation en 1888.

Ce fut sur la France que porta l'effort principal de M. Ceresole. Ayant réussi à gagner à la cause du Simplon M. Gambetta, alors

au zénith de sa popularité, et quelques-uns de ses lieutenants les plus influents — ceux qui se réunissaient, en été au Château des Crêtes, dans la demeure hospitalière de M<sup>me</sup> Arnaud-de l'Ariège — il crut possible d'obtenir de ce pays une subvention importante.

Deux fois déjà, la question du Simplon avait occupé le Parlement français. Le 21 juin 1870, une proposition d'accorder une subvention de 40 millions avait été déposée au Corps législatif comme riposte à la décision du Parlement de l'Allemagne du Nord de subventionner le Gothard. La guerre qui éclata peu après et la déchéance de l'Empire firent tomber cette proposition. Elle fut reprise en 1873 devant l'Assemblée nationale, par l'initiative de 120 députés qui demandaient au gouvernement d'affecter à la traversée du Simplon, pendant 12 ans, un crédit annuel de quatre millions. Le rapport, qu'on peut lire encore avec intérêt, fut présenté par M. Cézanne. Nous en extrayons deux passages qui expliquent pourquoi, aujourd'hui encore, de nombreux Français sont peu favorables au Simplon. Caractérisant l'importance économique du tunnel projeté, M. Cézanne écrivait :

Dans les publications de la compagnie du Simplon, on présente souvent le souterrain projeté comme la suppression des Alpes, comme un passage ouvert de plaine à plaine. Ces expressions sont pittoresques, mais absolument inexactes. D'une part, sur le versant nord, s'il est vrai que, par la vallée du Rhône, on aborde le pied du Simplon avec des rampes qui ne dépassent pas 15 millièmes, il est certain aussi qu'on ne parvient au Rhône, comme nous venons de le remarquer, qu'après s'être élevé dans le Jura à l'altitude de 1000 mètres par des rampes de 20 ou 25 millièmes. D'autre part, sur le versant sud, le tunnel du Simplon, loin de déboucher au niveau de la plaine italienne, débouche à plus de 500 mètres d'altitude au-dessus de cette plaine et la disposition des lieux est telle que le tracé ne peut se développer assez pour éviter une descente rapide de 25 millièmes sur plus de vingt kilomètres de longueur. C'est dans ce système que sont conçus les projets de la compagnie, bien éloignés par conséquent de fournir un passage de plaine à plaine.

En résumé, la voie du Simplon procurerait bien de Paris à Plaisance, sur la voie du Mont-Cenis, un raccourci de 67 kilomètres sur 989, soit environ 7 % d'économie sur la longueur totale, mais avec l'obligation de franchir deux chaînes de montagne au lieu d'une.

Ce n'est pas pour ce maigre profit que la France dépensera des millions en vue de faire concurrence au passage exclusivement français du Mont-Cenis.

On disait couramment du Simplon que c'était un passage français, comme le Gothard était un passage allemand. Et l'on citait à l'appui la correspondance de Napoléon I<sup>r</sup>. M. Cézanne répondait :

Ce qui faisait aux yeux de Napoléon la grande importance du Simplon, c'est qu'il prétendait s'en assurer la possession exclusive.

Le 19 janvier 1801, il écrit à Tailleyrand de négocier la cession du Valais à la France.

Il y revient le 13 février, le 7 mars, le 24 décembre, le 20 février 1802, le 20 mars, le 20 avril, etc., etc.

Plus tard, renonçant à l'incorporation du Valais à la France, il veut au moins le détacher de la Suisse et en former un Etat indépendant, mais subordonné à la France.

Le 8 août 1802, il écrit au ministère de la guerre :

« L'indépendance du Valais, avec la faculté exclusive de pouvoir y faire passer nos armées par la nouvelle route du Simplon, sont propres à changer le système de la guerre d'Italie. »

Enfin, en 1810, le 25 juillet, l'empereur se croyant assez fort pour renoncer aux demi-mesures, revient à sa première pensée et incorpore purement et simplement le Valais à la France sous le nom de département du Simplon.

Aujourd'hui, le Simplon n'est plus en France, il est en Suisse et personne parmi nous ne rêve la restauration de l'édifice démesuré et éphémère de 1810. Le passage qu'on ouvrirait au Simplon ne serait plus gardé par la France seule : une porte serait confiée à l'Italie, l'autre à la Suisse, c'est-à-dire que, dans certaines circonstances peu probables, mais que cependant la prudence politique doit prévoir, tous les avantages que la France espérait de la possession du Simplon pourraient se retourner contre elle. Pour ces circonstances et en se tenant sur le terrain exclusivement militaire, l'intérêt français exigerait qu'il ne fût ouvert au travers des Alpes aucun passage, sinon ceux dont la France garderait au moins une porte.

Les passages qui répondent à cette condition de servir à la fois les intérêts militaires et commerciaux de la France sont le Mont-Cenis et le Mont-Genève ; ceux-ci du moins placent la France vis-à-vis de l'Italie dans une situation de réciprocité complète.

Ainsi donc, au point de vue exclusivement militaire, la question du Simplon est, si l'on peut dire, retournée depuis 1810 ; la correspondance de Napoléon, relue à 60 ans de distance après les changements si considérables survenus en Europe, fournit des arguments non pas pour mais contre le Simplon. La France attendra pour s'intéresser d'une manière efficace à la percée du Simplon, que l'état général de l'Europe lui inspire plus de confiance.

Le rapport de M. Cézanne concluait à ce que de nouvelles enquêtes fussent entreprises. La motion simploniste fut renvoyée aux ministères des travaux publics et des finances et ensevelie dans leurs cartons.

Quatre ans plus tard, dans une note explicative du 4 avril 1877, qui résument l'état de la question, la compagnie du Simplon avait prié le Conseil fédéral de se mettre en rapports avec le gouvernement français au sujet des subventions à accorder à cette entre-

prise et de proposer des négociations, en s'adjoignant plus tard l'Italie. Le Conseil fédéral ne put obtenir de réponse précise. Le gouvernement français répondit constamment qu'il voulait connaître tout d'abord les intentions de l'Italie. Il se formalisait de ce que celle-ci refusait une subvention. Vu les déclarations précises de l'Italie sur ce point, le Conseil fédéral dut laisser au gouvernement français le soin de faire de nouvelles démarches auprès de cet Etat pour une participation financière. Le gouvernement français n'en fit pas.

Les choses restèrent en cet état jusqu'en 1880. A cette époque, troisième tentative d'obtenir la subvention française. Le 21 novembre, un député influent, M. Léon Renault, déposa une proposition signée de 108 députés (citons parmi ceux qui vivent encore, M. Méline et le sénateur de Marcère) tendant à allouer pendant 10 ans un crédit annuel de 5 millions en faveur de la percée du Simplon. Combattue par divers députés et par le ministre des travaux publics, M. Sadi Carnot, l'urgence que demandait M. Léon Renault, fut repoussée à une grande majorité. On renvoya la proposition à la 23<sup>e</sup> commission d'initiative parlementaire, dont le rapporteur, M. Loubet, depuis président de la République, conclut, le 8 mars 1881, à la nomination d'une commission spéciale, qui étudierait à la fois la question du Simplon et celle du Mont-Blanc.

La commission spéciale, nommée par la Chambre, compta six partisans du Mont-Blanc et trois seulement du Simplon. En juillet 1881, elle visita les régions intéressées, fit des excursions très agréables, banqueta à Milan, à Domo, à Martigny, ailleurs encore ; des toasts chaleureux furent portés ; des paroles spirituelles furent échangées. L'espoir naissait sous les pas des commissaires. Rentrée à Paris, la majorité, dont le rapporteur fut l'ingénieur Bros-sard, proposa à la Chambre d'inviter le gouvernement à faire étudier dans le plus bref délai le projet d'une nouvelle ligne internationale à travers les Alpes *et spécialement par le Mont-Blanc*.

A cette époque, la majorité des ministres était hostile au Simplon. Le général Farre, ministre de la guerre, prétendait qu'en prévision d'un conflit avec l'Italie, la France devrait le compléter en établissant des fortifications sur le col de Balme de manière à pouvoir canonner la ligne à Martigny. « On ne voulait pas comprendre — nous citons les propres paroles de Gambetta, alors président de la Chambre — « l'intérêt de premier ordre qu'avait la » France au Simplon, que c'était une question européenne, l'équi-» libre fait au Gothard et à l'influence allemande en Suisse. »

Ce n'était pas en France seulement qu'on se servait du Mont-Blanc pour tenir en échec le Simplon. Genève travaillait dans le même sens. Un comité mi-savoyard, mi-genevois s'était constitué.

Le journal *le Genevois* soutenait avec ardeur le Mont-Blanc. « Toute autre combinaison nous isole », écrivait M. Favon, qui s'efforçait de prouver par des raisonnements subtils que la prospérité de Genève faisant partie de la prospérité générale suisse, peu importait que notre réseau de chemins de fer et le reste de la Suisse eussent à pâtir du percement du Mont-Blanc. Un groupe simploniste existait cependant à Genève. On y trouvait un homme de science, l'illustre professeur Colladon, et les financiers qui, ayant leur argent placé dans la Compagnie Suisse-Occidentale, désiraient la vivifier en construisant le Simplon.

Par contrat du 26 mars 1881, l'ancienne Compagnie du Simplon avait fusionné avec celle de la Suisse-Occidentale, qui s'intitula dès lors « Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon (S.-O.-S.) ». L'un des buts de cette fusion était d'accélérer le percement. Le gouvernement vaudois avait fait dépendre son appui à l'entreprise d'une union plus intime des deux compagnies. Presque en même temps, il se constituait un syndicat du Simplon au capital de 600,000 fr., dont la Compagnie S.-O.-S. et la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer à Genève étaient les principaux bailleurs de fonds. Le 8 mars 1883, la Compagnie fusionnée soumettait au Conseil fédéral de nouvelles études (projet Meyer, avec tunnel de base de 19,795 mètres), en le priant de les communiquer à la France et à l'Italie et d'ouvrir de nouvelles négociations.

Ces négociations s'ouvrirent la même année, alors que Louis Ruchonnet était président de la Confédération, et se poursuivirent l'année suivante. Nous avons déjà vu à propos de l'Italie qu'elles n'aboutirent pas plus que les précédentes, malgré les efforts de M. Ceresole, activement appuyé par le ministre suisse à Paris, M. C. Lardy. Bien que M. Noblemaire eût donné jadis de bonnes paroles, la Compagnie P.-L.-M. était de moins en moins favorable au Simplon. Elle redoutait une diminution du trafic destiné à Marseille et au Cenis. On la disait froissée de ce qu'à son candidat à la direction de la S.-O.-S., M. Suquel, la Compagnie S.-O.-S. eût préféré comme successeur de M. Chéronnet M. l'ingénieur E. Colomb. Le président du Conseil, M. Jules Ferry, n'était pas plus favorable au Simplon. En sa qualité de Vosgien et, de même que le futur président de la République, M. Sadi Carnot, il aurait préféré que la France utilisât le Gothard en créant des raccourcis dans les Vosges. Parmi les ministres, celui des travaux publics, M. Raynal, était à peu près le seul qui fût partisan déclaré du Simplon ; mais il était absorbé par la discussion des célèbres conventions qu'il avait préparées avec les grandes compagnies. Gambetta était mort. Spüller, sympathique au Simplon, était retenu par

des considérations financières. M. Ribot alléguait aussi l'argument financier. Le ministre de la guerre était hostile : c'était un dogme dans les bureaux militaires qu'une nouvelle percée des Alpes était un danger pour la France. Le ministre des affaires étrangères, M. Challemel-Lacour, était tiède. Du côté des financiers, le directeur du Comptoir d'Escompte de Paris, M. Hentsch, essayait vainement de concilier le P.-L.-M. à la cause du Simplon et cherchait déjà à constituer un syndicat de financiers parisiens et suisses assez puissant pour réunir les capitaux de l'entreprise.

Les circonstances générales étaient si peu favorables qu'après avoir dépensé une somme de 295,368 francs, le Syndicat du Simplon mit un terme à son existence. Le 16 janvier 1885, M. Paul Ceresole recevait de M. Bory-Hollard, président du Conseil d'administration, une lettre acceptant de résilier pour le 1<sup>er</sup> mars le contrat qui le liait à la Compagnie de la S.-O.-S. M. Bory-Hollard constatait que les démarches faites pour obtenir, spécialement de la France, des subventions en faveur de la traversée du Simplon, étaient restées infructueuses et qu'on ne pouvait prévoir le moment où des négociations ultérieures aboutiraient à un meilleur résultat.

Il nous reste à signaler deux faits qui se rattachent à cette période. Le premier, remontant en 1878, fut le compromis du Gothard. La compagnie du Gothard s'était conduite en grande dame et avait dépensé sans compter. Le moment vint où elle se trouva tout près d'une catastrophe qui ne pouvait être évitée que par des subsides nouveaux. Les cantons subventionnans se déclarant à bout de forces, on vint heurter à la caisse de la Confédération. Après de passionnats débats, un compromis qui prit le nom de son principal auteur, le Fribourgeois Weck-Reynold, fut voté par les Chambres fédérales. 4 1/2 millions étaient alloués au Gothard, 2 millions à la ligne tessinoise du Cenere. Les cantons intéressés recevaient l'assurance qu'une subvention analogue de 4 1/2 millions serait allouée pour deux autres chemins de fer à travers les Alpes, dont l'un à l'orient et l'autre à l'occident de la Suisse. Louis Ruchonnet, qui présenta un admirable rapport de minorité, et la plupart des députés vaudois rejetèrent le compromis. Ils estimaient que le canton de Vaud devait rester fidèle à la politique de non-intervention financière de la Confédération qu'il avait proclamée et fait triompher à l'époque où le Gothard était entré en lice.

Le second fait fut l'insertion dans le traité de commerce italo-suisse de 1884 d'un article par lequel les deux pays s'engageaient à favoriser les efforts qui pourraient être tentés pour construire de nouveaux passages à travers les Alpes.

## V. Les cantons simplonistes entrent en scène.

En 1884, l'affaire du Simplon se trouvait dans une phase de paralysie qu'un des hommes qui se sont le plus occupés de cette entreprise, l'ingénieur G.-T. Lommel, écrivant à un magistrat haut placé, caractérisait en ces termes :

« Il me paraît difficile de se dissimuler que la question a fait peu de progrès depuis trois ou quatre ans et que nous sommes plus éloignés d'une subvention française qu'en 1878-1879.

» Cette situation tient en partie au décès de Gambetta, dont l'influence et les sympathies en faveur du Simplon, peut-être exagérées par beaucoup de personnes, avaient néanmoins une portée réelle. Elle tient plus fortement encore à trois autres circonstances :

a) La situation financière et économique plus difficile de la France ;

b) Le fait que la politique française, influencée par la nécessité de donner satisfaction aux aspirations de gloire de la nation, a changé son objectif. Au lieu de le chercher dans les grands travaux intérieurs, elle semble avoir désormais fixé sa direction vers l'extension de sa puissance coloniale ;

c) Le fait que nous avons perdu l'appui du chauvinisme, qui sera toujours un facteur politique, peut-être même en France plus que dans un autre pays. Sous ce rapport, nous avons été gagnés de vent par le Mont-Blanc, combinaison absurde sous le rapport commercial et technique, mais produisant un certain entraînement sur le grand nombre de ceux qui ne réfléchissent pas et se laissent séduire par les mots à effet : « Ligue nationale », « position stratégique assurée », « portes de l'Italie en mains de la France », etc., etc. La situation si tendue entre la France et l'Italie augmente encore l'influence de cet élément chauviniste.

» Il est peu probable que ces causes disparaissent dans un avenir prochain. Dès lors la base d'une subvention de 80 millions au tunnel du Simplon (dont 50 à 60 millions à fournir par la France) me paraît illusoire. Il est inutile de poursuivre une combinaison dans ce sens actuellement. Il est inutile d'espérer que des influences personnelles ou des œuvres littéraires modifieront cet état de choses et conduiront soit le gouvernement français, soit la Cie P.-L.-M. à prêter un concours pécuniaire énergique au Simplon ».

M. Lommel estimait qu'il fallait se rabattre sur un problème restreint au lieu de le compliquer comme on l'avait fait jusqu'alors par toutes sortes de questions accessoires : double voie S.-O.-S., percement du Jura, modification du tracé de la rampe d'accès méridionale, etc. Il estimait qu'il serait prudent de construire le tunnel d'abord à simple voie, au moyen de deux galeries

parallèles situées à 12 ou 15 mètres de distances l'une de l'autre et dont la seconde ne devait être élargie que plus tard. C'était le système qui devait prévaloir 15 ans après. En fait de subventions étrangères, M. Lommel ne prévoyait plus que 12 millions à demander à la France ou à l'Italie.

A peu près à la même époque, on parla beaucoup du projet du colonel Bänge, directeur des grandes usines Cail. Le tunnel devait être percé à une altitude beaucoup plus élevée, c'est-à-dire considérablement raccourci. Les rampes des lignes d'accès auraient été gravies au moyen d'un câble attelé à un long chariot et actionné par les forces motrices de la vallée. Le train entier eût été placé sur ce chariot. Cette fantaisie technique ne fut pas longtemps en crédit.

Ce sont les cantons suisses intéressés qui devaient remettre sur la bonne voie le char embourré du Simplon. L'initiative vint de Fribourg. Par sa situation intermédiaire entre la région gothardiste et la région simploniste, le canton de Fribourg n'avait pas un intérêt de premier ordre au percement du Simplon. En revanche, il y était fortement intéressé comme détenteur de 17,935 actions ordinaires de la Suisse-Occidentale, provenant de la liquidation de l'ancienne compagnie d'Oron. Le 10 novembre 1885, le Grand Conseil fribourgeois fut saisi d'une motion de M. Paul Aeby, syndic de Fribourg, invitant le Conseil d'Etat à prendre l'initiative dans la question du Simplon. « Cette entreprise, disait M. Aeby, 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. »

Le directeur des finances, M. Menoud, accueillit favorablement ces ouvertures et déclara que l'intervention des cantons de la Suisse romande était seule capable de mener l'entreprise à bonne fin. Des pourparlers furent engagés et peu après il se forma, entre cantons simplonistes, une conférence dont Fribourg fut le Vorort. Dès ce moment, dans ce domaine spécial, l'entente entre les cantons de Vaud et de Fribourg, si divisés jadis par les questions de chemins de fer, fut complète ; à travers de nombreuses péripéties, elle devait persister jusqu'au bout. Le leader de la politique fribourgeoise, M. Python, n'a pas cessé de prêter son concours aux efforts des hommes d'Etat vaudois pour faire aboutir la question du Simplon.

L'initiative des cantons devait avoir pour première conséquence de mettre fin au rôle de M. Ceresole et de son groupe. Le 28 juin

1886, une majorité nouvelle se dessinait dans l'assemblée des actionnaires de la S.-O.-S. Composée essentiellement des voix dont disposaient comme grands actionnaires les cantons de Fribourg et de Vaud, elle remplaçait trois des administrateurs sortants, MM. Paul Ceresole, Marc Morel et Renevier par MM. Antoine Vessaz, Marc Ruchet et un avocat fribourgeois, M. Girod.

La même année, ensuite d'entente entre les cantons intéressés, la S.-O.-S. et la Banque nouvelle des chemins de fer suisses, on désignait une commission composée de MM. Ernest Polonceau, Doppler, W. Huber et du colonel Jules Dumur, à l'effet d'examiner les divers projets proposés et de voir si, sans sacrifier le tunnel de base, on ne trouverait pas une solution plus économique. Dans leur rapport du 17 novembre 1886, les experts rejetaient tous les systèmes spéciaux (funiculaires pour transporter des trains entiers, etc.) Tout en reconnaissant que la meilleure solution eût été celle du tunnel de base d'environ 20 kilomètres (projet de 1882), ils proposaient un tunnel de 16 kilomètres qui, avec une inflexion coudée du tracé vers le milieu, devait commencer en amont de Brigue à la côte 820 et déboucher sur territoire suisse près de Gondo, à 830 mètres d'altitude. Le coût de ce tunnel était devisé par les experts à 49,738,000 fr. si la voie était unique, et à 58,609,000 fr. si elle était double. Avec les rampes d'accès on arrivait à une dépense de 52,948,000 fr. ou de 62,319,000 francs.

La compagnie et les cantons intéressés ayant approuvé cette solution, on se mit à la recherche de capitaux nécessaires. Les cantons de Fribourg, Vaud et Valais décidèrent les premiers de participer à l'entreprise par des subventions de 7 millions au total, savoir : Fribourg 2 millions, Vaud 4 millions, Valais 1 million. A la demande de ces cantons, auxquels Genève et Neuchâtel s'adjoignirent, mais sans promettre positivement de subventions, il fut reconnu par arrêté fédéral du 27 avril 1887, que ces cantons, ainsi que ceux qui pourraient contribuer plus tard à l'entreprise du Simplon, avaient droit à la subvention de 4 $\frac{1}{2}$  millions garantie pour un chemin de fer des Alpes à l'ouest de la Suisse à teneur de l'article 5 de la loi fédérale du 22 août 1878 ( compromis du Gothard.)

Ce fut le 28 février et le 2 mars 1887 que le Grand Conseil vaudois discuta la proposition que lui faisait le Conseil d'Etat d'intéresser le canton de Vaud dans la construction d'un chemin de fer de Suisse en Italie à travers le Simplon pour une somme de 4 millions. Un exposé des motifs, œuvre de l'ingénieur cantonal Gonin, avait introduit la question. Le rapporteur de la commission, M. S. Cuénoud, syndic de Lausanne, conclut à l'adoption du projet, qui

devait être soumis à la ratification du peuple. Le colonel de Giggins-la-Sarra souleva des objections de forme. MM. les conseillers d'Etat Ruffy et Jordan-Martin et M. Louis Paschoud, défendirent le projet et en signalèrent les avantages pour le canton. Deux députés de la droite, MM. Ceresole et de Meuron, firent des discours où il y avait un filet de vinaigre. Devenu très pessimiste, M. Ceresole exposa qu'on avait tort de compter encore sur quelques millions de subvention des villes et provinces italiennes. A part les lignes d'accès, l'Italie ne donnerait rien. M. Boiceau fit adopter un amendement limitant à trois ans la durée de l'engagement pris par l'Etat.

Le projet fut voté par 174 voix contre 7 — celles de 6 députés de la Broie et de M. William Barbey, de Valleyres. Les députés acceptants signèrent une adresse au peuple pour l'inviter à donner son adhésion. Au vote du 20 mars, une majorité populaire de 28,805 oui contre 6906 non ratifia la subvention cantonale de quatre millions.

A la même date que le Grand Conseil vaudois, le Grand Conseil valaisan avait voté sa subvention d'un million et le Grand Conseil fribourgeois celle de 2 millions. La proposition d'un député de la minorité de réduire cette dernière subvention à 1 million, ne réunit qu'un petit nombre de voix.

---

## VI. La convention Hentsch.— Nouvelles négociations en Italie.

C'était M. Antoine Vessaz, successeur de M. Ceresole au Conseil d'administration de la S.-O.-S. qui, de concert avec M. Colomb, directeur, et Bory-Hollard, président du conseil d'administration, avait pris la suite des négociations relatives au Simplon. Il y apportait toutes les ressources d'une diplomatie énergique et persévérente. Les négociations avaient un double objet : la combinaison financière et le concours de l'Italie. D'une part il s'agissait de trouver les capitaux nécessaires à la construction du Simplon, de l'autre, il fallait tâcher d'obtenir de l'Italie la construction des voies d'accès et si possible une subvention, mais une subvention beaucoup moins importante qu'on ne l'avait espéré autrefois.

Le seul «protecteur» financier de la S.-O.-S. assez puissant pour mettre sur pied une combinaison de cette envergure était M. Hentsch, directeur du Comptoir d'escompte de Paris. Ce fut avec lui que la

S.-O.-S. négocia la convention qui fut, pendant quelque temps, le pivot de l'affaire. Après des pourparlers prolongés, un procès-verbal tenant lieu de convention fut signé le 20 avril 1887, par les représentants de la S.-O.-S. d'un côté; de l'autre, par M. Ed. Hentsch, la Banque cantonale vaudoise, la Caisse d'amortissement de la Dette publique à Fribourg, la Banque nouvelle des chemins de fer suisses à Genève, la Banque commerciale de Bâle, et la Banque fédérale à Berne.

La convention évaluait à 92 millions le coût de la construction du tunnel du Simplon et de ses abords sur territoire suisse. Elle prévoyait 15 millions de subventions suisses et 15 millions de subventions italiennes (réalisées en 26 millions), 30 millions d'obligations hypothécaires émises par la S.-O.-S., 36 millions fournis par le Syndicat financier qui se constituerait en Société du tunnel du Simplon. L'intérêt de ces 36 millions était fixé à 4 % avec un partage des bénéfices jusqu'à 6 %, et un quart du bénéfice net réalisé au delà du 6 %. 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. Cette première convention fut remplacée le 22 novembre 1888 par une convention nouvelle. Nous verrons plus loin ce qu'il en advint.

Alors déjà la convention Hentsch fut considérée comme onéreuse, même par ceux qui la patronnaient. D'autres affirmaient qu'elle ne l'était pas plus qu'une autre. L'idée maîtresse du projet était la création d'une société spéciale prenant sur son dos toute l'affaire : la construction du tunnel, la fourniture du capital-obligations, l'estimation des subventions, tout était réglé d'avance par un forfait général. Le prix du tunnel était élevé, mais ce prix comprenait la fourniture du capital-actions de 36 millions au pair. La convention Hentsch était du reste la carte forcée. Nulle part ailleurs on n'aurait trouvé un établissement financier disposé à assumer les risques d'une telle entreprise et à faire des avances aussi considérables à une compagnie de chemins de fer dont les recettes nettes, après le paiement des intérêts aux obligations, n'atteignaient pas plus de 6 à 700,000 fr. par an. Les négociateurs la signèrent parce qu'ils n'avaient pas le choix. L'espoir qu'on avait eu pendant quelque temps d'intéresser des financiers allemands à l'affaire, s'évanouit promptement.

Quand aux négociations avec l'Italie, elles devaient durer près de deux ans avant que le gouvernement de ce pays consentît à des conférences officielles. Toutes les circonstances étaient contre le Simplon quand MM. Vessaz et Colomb se rendirent en Italie, à Milan et à Gênes, pour se mettre en rapports avec les personnalités

officielles et les milieux intéressés. Dès leur arrivée, les délégués suisses purent se convaincre que l'on ne croyait plus en Italie au percement du Simplon. On avait si souvent dit que ce percement allait se faire et la subvention française assurée, que les personnes les plus favorables avaient perdu la foi. Le gouvernement lui-même était très froid. C'était l'époque de sa plus chaude amitié pour l'Allemagne, le pays gothardiste, et de sa plus vive hostilité contre la France. Au point de vue politique, l'Italie ne ressentait pas le besoin de ce nouveau passage. On disait même que le gouvernement allemand l'encourageait à se dérober aux ouvertures relatives au Simplon.

Le fait est que la promesse antérieure de l'Italie de construire les lignes d'accès se révélait comme un billet à échéance lointaine. L'Italie disait aux négociateurs suisses : « Construisez le tunnel et nous ferons les voies d'accès ! » Les financiers disaient : « Que l'Italie s'engage à construire ces voies et nous trouverons l'argent pour le tunnel. » On tournait dans un cercle vicieux. Cependant M. Hentsch était plein d'espoir. Il avait préparé le terrain en Italie comme il fallait le préparer à cette époque et il se tenait certain de l'appui de M. Crispi, alors au faite de son influence. L'hostilité des Piémontais était désarmée. M. Crispi avait déterminé le ministre des travaux publics, M. Saracco, à se prononcer pour le Simplon dont il fut dès lors un des amis les plus sûrs.

Un premier résultat fut atteint. Le Conseil fédéral avait chargé son ministre à Rome, M. Bavier, de mettre le gouvernement italien au courant de la situation nouvelle, ce qu'il fit par note du 18 mai 1887, en rappelant l'article 13 du traité de commerce du 1<sup>er</sup> février 1884. En réponse à ces ouvertures, le gouvernement italien consentit à déléguer deux ingénieurs *sans caractère officiel* à des conférences qui eurent lieu du 5 au 17 septembre 1887 à Domodossola et à Lausanne. Le point essentiel de ces délibérations fut la condition absolue posée par le délégué italien que le débouché sud du tunnel serait sur territoire italien. La Compagnie s'empressa de faire procéder à l'étude d'une variante permettant de donner satisfaction à ce désir. Le négociateur suisse avait l'impression que M. Saracco était favorable en principe à une subvention italienne de 10 à 12 millions qu'il aurait fait passer à la Chambre en la représentant comme la contre-partie ou le prix d'achat de l'ouverture du tunnel sur territoire italien. Ce ne fut du reste qu'un peu plus tard qu'il fit savoir officieusement au Conseil fédéral qu'il proposerait au Conseil des Ministres une subvention de 11 millions, dont 4 millions à fournir par Gênes et Milan.

Le bruit courut sur ces entrefaites que le gouvernement français n'était pas éloigné d'intervenir financièrement dans l'affaire du

Simplon. Cette nouvelle faisant plutôt du tort à l'affaire en Italie, M. Hentsch, qui croyait pouvoir compter sur le concours de M. Flourens, se mit d'accord avec le ministre des affaires étrangères pour que la France restât indifférente jusqu'au moment où le traité avec l'Italie aurait été conclu.

En 1888, il fut souvent question du Simplon au Parlement italien, mais le gouvernement battait froid. Vers la fin de cette année, l'Italie entra dans une crise ministérielle qui se termina par le débarquement du ministre des finances, M. Magliani. L'opinion publique et le Parlement réclamaient des économies. La question du Simplon passa forcément à l'arrière-plan. MM. Crispi et Saracco continuèrent à se montrer favorables, mais absorbés par la discussion des conventions des chemins de fer et arrêtés par les difficultés financières, ils préchaient le renvoi et trouvaient le moment inopportun. La guerre entre l'Italie et l'Abyssinie vint aggraver la situation. La rupture des relations commerciales avec la France ajoutait une difficulté à toutes les autres. Pour comble de malheur, en mars 1889, la combinaison financière s'écroulait subitement sous la chute du Comptoir d'escompte de Paris, entraîné lui-même dans la débâcle du Syndicat des métaux.

Ce fut à ce moment que M. Vessaz fut envoyé officiellement à Rome avec mission d'y continuer les négociations, d'entente avec la légalion suisse, de rassurer ceux qui pouvaient croire que la dissolution du Syndicat du Simplon entraînerait la chute de l'Entreprise et d'affirmer que la S.-O.-S. se mettrait en mesure d'offrir les garanties nécessaires pour l'exécution de la grande œuvre si la subvention italienne était accordée. Les quelques semaines que le délégué suisse passa à Rome furent des semaines d'anxiété et de travail pénible. Il ne fallut pas peu d'énergie et de patiente habileté pour déterminer le cabinet italien à répondre affirmativement aux notes suisses et à la proposition d'entrer en négociation. Dans une dernière entrevue avec M. Crispi, M. Vessaz emporta enfin le oui décisif. Le 29 avril 1889, il pouvait adresser au gouvernement vaudois un télégramme ainsi conçu : « Le gouvernement de S. M. le « roi d'Italie vient de consentir à entrer en conférence avec la « Suisse pour le percement du Simplon. »

La conférence proposée — la première qui eût un caractère officiel — eut lieu à Berne dans les premiers jours de juillet 1889, sous la présidence de M. Numa Droz. L'Italie y était représentée par MM. Bompiani, Passerini et Ottolenghi ; le Conseil fédéral par MM. Droz, Louis Ruchonnet et Welti ; la S.-O.-S. par MM. Colomb et Vessaz. Là, tandis que les délégués suisses se prononçaient, par raison d'économie, pour le tunnel suisse de 16 kilomètres, la délégation italienne déclarait qu'elle n'admettrait aucun tracé dont la

plus grande partie ne se développerait pas sur le territoire italien. Quant au concours financier, le gouvernement italien se réservait de se prononcer à l'époque où la question du tracé serait résolue. Les délégués italiens ne s'estimèrent pas autorisés à répondre à la demande des délégués suisses de nommer des experts techniques des deux Etats, pour examiner contradictoirement le tracé exigé par l'Italie et établir les devis estimatifs. Ils s'engagèrent seulement à la communiquer à leur gouvernement. A la fin d'août 1889, il y eut un échange de notes au cours desquelles le gouvernement italien déclina positivement cette proposition. Il ne voulait pas se lier les mains pour une subvention et il se dérobait aux propositions du Conseil fédéral qui pouvaient l'engager dans cette voie.

Au cours de ces négociations avec l'Italie, le Département fédéral des chemins de fer chargea un technicien suisse de lui adresser un mémoire sur le rendement probable du chemin de fer du Simplon et il confia à un technicien étranger l'examen des devis établis pour les différents projets du tunnel. Dans un rapport du 28 octobre 1889, cet expert ne se contenta pas d'examiner les devis, mais étudia d'une manière détaillée les divers projets.

---

## VII. La fusion de la S.-O.-S. et du J.-B.

Les négociations étant engagées officiellement avec l'Italie, restait à trouver une nouvelle combinaison financière. C'est la fusion des deux compagnies de la S.-O.-S. et du Jura-Berne-Lucerne qui allait en former la base. En 1875 déjà, cette fusion avait été proposée. MM. Louis Ruchonnet et Vessaz en étaient de chauds partisans. On commit l'erreur de l'écartier. La S.-O.-S aux abois préféra demander son salut aux financiers genevois. Constitués en Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, ceux-ci se posèrent sur la Compagnie comme une immense sangsue. Ces obligataires intermédiaires lui firent d'abord une avance de 16 millions à 6 % l'an, avance qui fut transformée dans la suite en obligations de 1000 fr. émises à 800 fr. sur lesquelles la Compagnie fit une perte de 2,200,000 fr. En 1879, la même société se chargea de 15,750 obligations de 500 fr. émises à 405 fr. En vertu de son traité, elle encaissait la moitié du produit net des lignes de la S.-O.-S., après paiement de l'intérêt des emprunts et du dividende des actions privilégiées. Maitresse de la Compagnie, elle y introduisit un système d'économies pratiqué aux dépens du public et des petits employés. Les mêmes financiers comptaient bien que le

Simplon leur apporterait une nouvelle aubaine. Aussi, malgré le plaisir qu'ils avaient à voir monter les petites actions de la S.-O.-S. accueillirent-ils avec des sentiments mêlés les bruits qui courraient sur la fusion.

Cette fusion avait été préparée par de puissants financiers allemands qui avaient acheté assez d'actions de la S.-O.-S. pour y exercer une influence prépondérante. L'Etat de Berne, propriétaire du Jura-Berne-Lucerne, la désirait vivement. Dans la S.-O.-S. et dans le canton de Vaud, elle eut bientôt des partisans déclarés. Il paraissait établi qu'avec la dette de 140 millions et les amortissements dont elle était chargée, la S.-O.-S. était incapable de trouver l'argent nécessaire au percement du Simplon. En même temps qu'elle donnait à la nouvelle Compagnie une forte assiette, qu'elle émancipait la S.-O.-S. de la tutelle du P.-L.-M. et le Jura-Berne de la tutelle de l'Est français, la fusion assainissait la situation financière de la Compagnie et remontait son crédit. Les banquiers allemands s'engageaient à convertir ses emprunts en 3 1/2 %. Les actions ordinaires devaient être réduites de 500 à 200 francs. Enfin, condition de toute importance pour le canton de Vaud, le traité de fusion énonçait comme but de cette dernière le percement du Simplon. La nouvelle Compagnie devait s'engager vis-à-vis des cantons simplonistes à construire le grand tunnel dès que les conditions du raccordement et de l'exploitation seraient arrêtées entre la Suisse et l'Italie et qu'une somme de 30 millions au moins aurait été assurée comme subvention. Cet engagement n'était pas limité, comme celui du contrat Hentsch, au tunnel de 16 kilomètres. Il s'appliquait au tunnel de 20 kilomètres réclamé par l'Italie.

La rançon de ces avantages était la fixation du siège social de la nouvelle Compagnie du Jura-Simplon à Berne. Bien que le traité de fusion eût réservé à Lausanne deux directeurs sur quatre, la moitié des services et une assemblée d'actionnaires sur deux ; bien qu'il donnât quatre représentants à l'Etat de Vaud au Conseil d'administration et eût pour conséquence une notable plus value de ses titres, une opposition formidable s'éleva contre ce traité, essentiellement à Lausanne. Campagne de presse, assemblées populaires, menaces d'initiative populaire, tentative de faire retirer à la commune de Lausanne sa promesse de subvention du Simplon, violente opposition au Grand Conseil, tout fut mis en œuvre pour empêcher la ratification du traité.

Ces efforts ne devaient pas aboutir. Le Grand Conseil vaudois s'était réuni au mois de septembre 1889 en session extraordinaire. Après une discussion très animée qui dura quatre jours et dans laquelle la fusion fut attaquée surtout par MM. Berdez, Boiceau,

de Gingins, Métraux, A. de Meuron et Ceresole, recommandée par MM. Louis Paschoud, Ad. Dupraz, Ruchet, Jordan-Martin et Ruffy, les réserves de la minorité de la commission, qui auraient fait chavirer le projet, furent écartées. Par 105 voix contre 80, la proposition de la majorité de la commission, approuvant le préavis favorable du gouvernement, fut adoptée. La minorité libérale-conservatrice s'était augmentée dans ce vote de la députation lausannoise presque au complet. Au Conseil communal de Lausanne, deux membres seulement, MM. Ruchet et H. De Crousaz, avaient voté pour la fusion.

Nous ne relèverons qu'un passage de ces discours : c'est celui où M. le conseiller d'Etat Ruffy répondit à un opposant : « On nous a objecté la perte de l'amitié de Genève. Genève est un excellent confédéré, avec lequel nous sommes dans les meilleurs termes, surtout depuis que la question du niveau du Léman est réglée. Mais s'il fallait compter sur Genève pour la réussite du Simplon, autant vaudrait y renoncer toute de suite. Autrefois, quand on parlait du Simplon, Genève répondait Mont-Blanc, et à présent que le Mont-Blanc est devenu impossible, Genève étudie le percement de la Faucille. S'il nous faut payer l'amitié de Genève au prix du détournement du trafic sur la rive gauche, mieux vaudrait y renoncer. Nous ne sommes pas nommés pour faire les affaires de Genève au détriment de celles de Vaud ; nous voulons marcher avec ceux qui nous tendent les mains et non pas avec ceux qui, dans cette question, nous ont constamment tourné le dos. »

Grand partisan de la fusion, comme il l'avait déjà été en 1875 avec M. Vessaz, Louis Ruchonnet, alors conseiller fédéral, s'était employé d'une manière officieuse en faveur du projet. Il intervint même auprès des hommes dirigeants du Jura-Berne pour obtenir que les engagements pris à l'égard du Simplon fussent précisés.

Bientôt le traité de fusion fut ratifié, à de grosses majorités, par toutes les autorités compétentes : par les cantons intéressés, par les assemblées d'actionnaires — dans celle de la S.-O.-S., le représentant genevois, M. Ador, réclama l'égalité de traitement et de tarif pour les deux rives du lac — enfin par l'Assemblée fédérale, où M. Ador renouvela sa réclamation. Le 1<sup>er</sup> janvier 1890, la Suisse-Occidentale-Simplon et le Jura-Berne-Lucerne faisaient place au Jura-Simplon.

Devenu infiniment plus favorable au Simplon depuis une fusion dans laquelle il voyait un prélude du rachat des chemins de fer, étant d'ailleurs sur le point d'acquérir les 30,000 actions de priorité de l'Etat de Berne, le Conseil fédéral fit examiner toutes les questions qui concernaient le nouveau passage par les Départe-

ments des chemins de fer, des douanes, du militaire et des affaires étrangères. Par arrêté du 14 avril 1890 et d'accord avec la Compagnie, il résolut de donner la préférence au tunnel de base de 20 kilomètres prévu dans le projet de 1882 (projet Meyer). Il demanda à la Compagnie des plans et devis définitifs et avisa l'Italie qu'il acceptait sa manière de voir. En 1891, le directeur du Jura-Simplon lui soumettait les plans définitifs d'un tunnel de 19 kilomètres 731 (projet Meyer-Dumur), avec un rapport technique, le devis et un plan financier. Le Département des chemins de fer soumit ces plans à des experts dont le rapport porte la date du 30 octobre 1891. Une conférence des cantons intéressés, qui se réunit le 19 novembre 1891, se déclara d'accord et s'en remit au Conseil fédéral du soin de continuer les démarches utiles. De son côté, la Compagnie du Jura-Simplon, après avoir pris connaissance du dernier rapport d'expertise, poursuivit ses études et se mit en rapport avec des entrepreneurs.

Il faut mentionner ici qu'en date du 9 septembre 1892, le banquier lausannois Masson déposa une demande de concession pour une voie ferrée à travers le Simplon, un chemin de fer à crémaillière pour une partie du trajet et un tunnel de 8 kilomètres dans la partie supérieure. Le requérant déclarait lui-même que son projet ne devait servir qu'au cas où la Compagnie du J.-S. ne réussirait pas à se procurer les capitaux nécessaires à la construction du tunnel de base.

---

### VIII. La solution technique est trouvée

Le Simplon ne recueillit pas tout de suite les fruits espérés de la fusion. Tandis que, du côté vaudois, on partait du point de vue que le percement du Simplon devait être le premier objectif de la nouvelle compagnie, le président de la direction de celle-ci, le Bernois Marti, paraissait aiguiller sa politique dans la direction du rachat des chemins de fer par la Confédération. Les mêmes financiers allemands qui avaient patronné la fusion s'entremettaient en faveur du rachat du Central. Or, de tout temps, le canton de Vaud avait estimé que le Simplon serait compromis si la Confédération devenait maîtresse des chemins de fer avant le percement du tunnel ou avant de s'être engagée formellement à le construire.

Cette circonstance, jointe à d'autres, en particulier à l'irritation des actionnaires que la politique de M. Marti frustrait des dividendes promis en échange des sacrifices faits par eux lors de la fusion, occasionna au Jura-Simplon une crise dont les incidents appartiennent à l'histoire de cette Compagnie plutôt qu'à celle du Simplon. En 1891, le rachat du Central était rejeté par le peuple suisse à la suite d'un mouvement référendaire parti du canton de Vaud. Une coalition nouvelle se formait chez les actionnaires du Jura-Simplon. Elle comprenait les actionnaires genevois associés aux Etats de Vaud et de Fribourg. Le conflit qui avait surgi entre le conseil d'administration et M. Marti fut résolu par la démission de ce dernier, que l'intervention du Conseil fédéral, devenu partie intéressée au J.-S., par l'achat de 30,000 actions bernoises, ne réussit pas à empêcher. Le 12 avril 1892, M. Marti était remplacé par M. Ernest Ruchonnet, directeur de la Banque cantonale vaudoise, ancien chef du Département des finances du canton de Vaud.

Dès lors ce fut M. Ernest Ruchonnet, diplomate délié et financier habile, qui dirigea, pour autant qu'elles dépendaient de la Compagnie, les négociations relatives au Simplon. Il agissait de concert avec le Conseil fédéral, où M. Ruffy, qui avait succédé à M. Louis Ruchonnet, appuyait vigoureusement les efforts des cantons intéressés. Dès qu'il se fut initié à ses nouvelles fonctions et eut pris les mesures financières dictées par une situation devenue critique, M. Ernest Ruchonnet se mit en rapport avec un groupe d'entrepreneurs dont il avait trouvé les propositions fermes dans les cartons de la direction. Ce groupe d'entrepreneurs, réunis sous la raison sociale Brandt, Brandau et Cie, se composait de la maison A. Brandt et Brandau, à Hambourg, de la banque de Winterthour, des grands industriels Sulzer frères, à Winterthour, et de MM. Locher et Cie, à Zurich. Son projet, dans lequel le tracé ne différait pas sensiblement de celui de 1891 (projet Meyer-Dumur), prévoyait le percement de deux tunnels jumeaux dont le premier seul devait être achevé pour la première période d'exploitation. Grâce à ce système des deux étapes, suggéré en 1884 déjà par M. Lommel, la dépense totale était ramenée à un chiffre qui rendait la justification financière possible. Elle était évaluée à 75 millions de francs pour les deux tunnels, soit à 58,820,000 fr. pour la première période.

Les négociations marchèrent rondement. Le 20 septembre 1893, la direction du J.-S. passait avec ce groupe d'entrepreneurs un contrat à forfait pour l'exécution du grand tunnel et de toutes les installations attenantes. Le 24 octobre de la même année, elle communiquait le projet technique et le contrat au Conseil fédéral,

qui décidait de les soumettre à l'examen approfondi d'une commission d'experts. Un exposé fut transmis en même temps au gouvernement italien. On exprimait l'espoir que le projet lui donnerait toute satisfaction et on l'invitait à se prononcer d'une façon précise. La réponse du gouvernement italien fut de nouveau très réservée, mais il résultait de renseignements fournis par la légation suisse à Rome que, tout en refusant de prendre aucune initiative, l'Italie concourrait certainement à l'exécution de l'entreprise.

Par arrêté du 27 avril 1894, le Conseil fédéral confia l'expertise à MM. les ingénieurs Colombo, Fox et Wagner. Le rapport favorable de ces experts est du 16 juillet 1894. Le 24 août 1894, le Conseil fédéral approuvait en principe le projet du J.-S. Le 13 septembre, il le faisait transmettre avec le rapport des experts au gouvernement italien, lui demandait ses desiderata et proposait une conférence pour régler dans un traité international les questions relatives à l'exécution du tunnel et aux lignes d'accès.

Dans sa note du 21 novembre 1894, le ministre italien des affaires étrangères reconnaissait que le rapport des experts répondait à toutes les questions posées et annonçait que le gouvernement italien faisait procéder à l'examen du projet. Le ministre exprimait l'avis qu'avant la conférence internationale il fallait des délibérations officieuses d'un caractère technique pour examiner ce qui avait trait à la concession sur territoire italien. Une conférence convoquée dans ce but eut lieu les 25, 26 et 27 février à Milan. MM. Colombo, Ferrucci et Massa y représentaient l'Italie ; MM. Ernest Ruchonnet et Jules Dumur, le J.-S. MM. Sulzer et Locher l'Entreprise. Les résultats furent satisfaisants.

Ajoutons qu'à la même époque la direction du J.-S. demanda aussi à deux experts un mémoire sur le trafic et le rendement probable de la ligne du Simplon. Le résultat de ces études est consigné dans un rapport du 30 mai 1895.

Les préliminaires étant réglés, le Conseil fédéral et le J.-S. préparèrent trois conventions. 1. Un traité entre la Suisse et l'Italie concernant l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola. 2. Une convention entre le gouvernement italien et la Compagnie des chemins de fer du J.-S. concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de la frontière italo-suisse à Iselle (acte de concession italienne). 3. Un cahier des charges comme annexe à la concession.

Le traité présentait des difficultés particulières. On n'avait pas seulement à s'entendre sur le raccordement de deux lignes indépendantes l'une de l'autre. Il s'agissait pour une compagnie

suisse de chemins de fer, appuyée financièrement par un des Etats contractants (la Suisse), d'établir sur le territoire des deux Etats une communication par voie ferrée dont le raccordement technique à la frontière se trouvait au milieu d'un immense tunnel. Le traité devait prévoir aussi la construction de lignes d'accès italiennes jusqu'à Iselle. L'œuvre commune allait créer entre les Etats contractants de nombreux rapports qui devaient être définis et déterminés dans le traité international. Tandis que pour le tunnel du Gothard, construit tout entier en Suisse, le point principal à régler avait été la participation financière, ici c'était la situation du tunnel sur les deux territoires qui constituait la difficulté.

Quand les travaux préparatoires furent terminés, la légation suisse à Rome adressa au gouvernement italien, en date du 9 juillet 1895, une note pour lui proposer une conférence entre délégués officiels des deux pays. D'après des déclarations verbales du ministre travaux publics, il sembla d'abord que l'Italie fit dépendre son adhésion d'une renonciation préliminaire à toute subvention directe de sa part; mais, sur les instances du ministre suisse à Rome, le gouvernement italien consentit à ce que cette question fut traitée avec les autres. Il accepta le principe d'une conférence à Berne et désigna comme délégués MM. Peirolier et Ferrucci. Le Conseil fédéral déléguera les chefs des Départements des chemins de fer, des affaires étrangères et des finances.

## IX. Le traité italo-suisse.

La conférence italo-suisse se réunit à Berne le 4 novembre 1895 et dura trois semaines. Les plénipotentiaires étaient, du côté suisse, MM. Zemp, président de la Confédération, Lachenal, chef du département des affaires étrangères, Emile Frey, chef du département militaire (remplaçant M. Hauseï); du côté italien, le ministre Peirolier et M. Ferrucci, député, président d'une des sections du Conseil supérieur des travaux publics. Invité à s'y faire représenter, le Jura-Simplon avait délégué MM. Ernest Ruchonnet et Dumur. La conférence termina ses séances le 25 novembre par la signature, sous réserve de ratification, du traité entre l'Italie et la Suisse « concernant la construction et l'ex-  
» ploitation d'un chemin de fer au travers du Simplon de Brigue à Domodossola. »

Les négociations furent particulièrement laborieuses sur deux points à propos desquels les délégués durent demander à leurs gouvernements de nouvelles instructions. Il s'agissait de la subvention à fournir par l'Italie et des compétences à donner au bureau de la douane italienne à la sortie sud du tunnel. Le traité rappelait dans son préambule que les deux pays s'étaient engagés dans le traité de commerce du 19 avril 1892 à favoriser de tout leur pouvoir la création de nouvelles voies de communication entre eux. Il prévoyait que la jonction comprendrait le tronçon de Brigue au tunnel, le grand tunnel jusqu'à Iselle et la ligne d'accès sud jusqu'à Domo. Le point de jonction était fixé dans l'intérieur du grand tunnel à 9100 mètres de la tête nord et 10,630 mètres de la tête sud. Tunnel et lignes d'accès devraient être établis selon les plans et les actes de concession adoptés et selon les conditions d'une grande ligne internationale. Le contrôle sur la construction du tunnel était dévolu au Conseil fédéral. Le délai maximum pour l'achèvement des travaux était fixé à huit ans à partir du jour de l'échange des ratifications du traité. L'autorisation de commencer les travaux ne devait être accordée à la compagnie J.-S. qu'après qu'elle aurait justifié auprès des deux gouvernements de ressources suffisantes pour l'exécution de ces concessions.

Le Conseil fédéral s'engageait à affecter à la traversée du Simplon la subvention de quatre millions et demi 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 allouait une subvention annuelle de 66,000 lires pendant la durée de la concession. La Compagnie J.-S. prévoyait en outre l'obtention d'une subvention de 10 millions et demi de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations) et de quatre millions de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées).

Pour que le Compagnie J.-S. pût être requise de construire la seconde voie, il fallait que le produit brut du trafic entre Brigue et Domo dépassât 40,000 fr. par kilomètre et par année. Dans le cas où l'établissement de la seconde voie (c'est-à-dire de la seconde galerie en tunnel) serait exigé par le gouvernement italien, ce dernier était tenu de participer à la dépense par une subvention de 10 millions de lires et de prolonger cette seconde voie entre Iselle et Domo.

L'exploitation de la ligne entre Brigue et Domo était concédée à la Compagnie J.-S. en sa qualité de concessionnaire de la construction et de l'exploitation du grand tunnel. Les tarifs devaient être approuvés par les deux gouvernements. Le Conseil fédéral consentait à ce qu'un nombre équitable de membres à nommer par lui, sur la présentation du gouvernement italien, fissent partie

du Conseil d'administration de la Compagnie J.-S. dès l'échange des ratifications du traité. D'autres articles réglaient ce qui avait trait aux correspondances, au trafic, aux douanes, aux postes, aux télégraphes. La désignation de la gare internationale était réservée à une entente ultérieure. Une convention spéciale plaça cette gare à Domo.

Restait à établir la convention pour la construction et l'exploitation du nouveau chemin de fer et le cahier des charges de la Compagnie. Ces deux actes furent signés à Rome en février 1896, entre le ministre des travaux publics, M. Saracco, le ministre des finances, M. Boselli, le ministre du trésor, M. Sonnino, et deux directeurs du J.-S., MM. Ruchonnet et Dumur, pour entrer en vigueur dès l'échange des ratifications du traité.

Ce ne fut qu'en juin 1896 que le Conseil fédéral présenta le traité aux Chambres fédérales avec un long rapport signé Lachenal et dont la conclusion surprit un peu. Au lieu de demander aux Chambres la ratification immédiate du traité, le Conseil fédéral concluait qu'il convenait d'attendre que les ressources financières, notamment les subventions cantonales, eussent été réunies. Il expliqua plus tard qu'il croyait agir ainsi dans l'intérêt de l'entreprise et faciliter une solution plus rapide de la question des subventions.

Le Conseil fédéral pensait que l'Italie ratifierait la première, déjà dans le courant de l'été. L'Italie, souvent méfiante, ne voulut pas partir seule. Elle eut d'ailleurs en ce même été les déboires de l'expédition d'Abyssinie et la chute de Crispi. La justification financière n'avancant pas, en date du 3 novembre 1896, la Compagnie J.-S. adressa une requête au Conseil fédéral pour le prier de soumettre le traité à la ratification des Chambres. Appuyée par les gouvernements des cantons simplonistes, elle exposait que le contrat à forfait passé avec la Société d'entreprise du tunnel, prolongé déjà deux fois, allait devenir caduc. Comme la Compagnie, les gouvernements cantonaux estimaient que la ratification du traité, qui constituait la concession définitive pour la grande ligne internationale, devait être obtenue le plus tôt possible des Parlements des deux pays et précéder toute autre mesure.

Le Conseil fédéral admit cette manière de voir. En décembre, le traité était soumis aux Chambres. Le 16 décembre, il était ratifié au Conseil des Etats sur un rapport de M. Munzinger. Le 21, il en était de même au Conseil national, où le Simplon fut de la part de M. Zemp et du rapporteur, M. le colonel Geilinger, l'objet de déclarations sympathiques auxquelles il n'était pas trop habitué.

## X. Les subventions.

Le traité ratifié, la Compagnie du J.-S. allait se mettre avec ardeur à la recherche des ressources nécessaires. Pour son propre compte, elle avait à trouver 60 millions en obligations ou enactions. Nous verrons plus tard comment elle se les procura. Le plan financier supposait du côté suisse une subvention totale de 16,530,000 francs ainsi répartie : Confédération, 4,500,000 fr. ; Berne, 1,000,000 ; Fribourg, 2,000,000 ; Vaud, 4,000,000 ; Valais, 1,000,000 ; Neuchâtel, 1,250,000 ; Genève, 1,000,000 ; Lausanne, 1,000,000 ; Vevey, 270,000 ; Montreux, 270,000 ; Compagnie de navigation sur le Léman, 240,000.

Ces subventions devaient être payées en partie en espèces, en partie par la renonciation des cantons à leurs droits de retour ou de reversion (1) sur les chemins de fer que la Confédération se préparait à racheter. Ces droits de reversion étaient évalués pour Fribourg à 1,800,000 francs ; pour Vaud à 750,000 ; pour Neuchâtel à 1,000,000 ; pour Genève à 700,000. Ainsi Vaud aurait à payer 3,250,000 fr. en espèces. En outre, les subventions ne se faisaient pas à fonds perdus. Grâce à une heureuse combinaison imaginée par M. E. Ruchonnet et qui facilita la constitution du capital, les subventionnans recevaient en échange de leur apport des actions dite de subvention Simplon pour une somme équivalente. Ces actions devaient toucher, le cas échéant, une part du surplus du bénéfice après le paiement de l'intérêt des actions privilégiées et ordinaires. En cas de liquidation de la Compagnie, elles étaient remboursées immédiatement après les actions ordinaires. A teneur de la loi fédérale qui prévoyait le paiement de la subvention fédérale du Simplon aux cantons, les actions de subvention de la Confédération devaient être réparties entre ceux-ci au prorata de leurs subventions propres.

En vertu de l'amendement Boiceau, la subvention vaudoise de 4 millions votée en 1887 était périmee. En date du 16 juillet, le Grand Conseil la vota de nouveau sur un rapport de M. David Paschoud. L'opposition s'exprima par la voix de deux députés isolés de la droite, MM. William Barbey et de Mestral. Ce dernier invita

---

(1) Droit réservé par les concessions en faveur de l'Etat de devenir propriétaire des immeubles des Compagnies de chemins de fer à l'expiration de ces concessions.

ses collègues de la campagne à rejeter. Le 8 août 1897, le peuple vota. Il y eut 12,448 oui et 4412 non. Le meilleur résultat fut celui de la Vallée. Deux cercles eurent une majorité rejetante : ceux de Baulmes et de Vuarrens.

Les subventions de Fribourg et Berne étaient restées en force. Neuchâtel, Genève, le Valais, Lausanne, Montreux, la Compagnie de navigation votèrent celles qui leur avaient été attribuées. Le seul refus qu'on eut à enregistrer fut celui de la commune de Vevey. Quant à la subvention italienne de 4 millions, elle fut beaucoup plus dure à décrocher qu'on ne l'aurait cru. M. Mola, aujourd'hui inspecteur aux Chemins de fer fédéraux, et qui était alors, en Italie, l'actif et dévoué intermédiaire entre les intéressés italiens et suisses, a raconté tous les détails des négociations qui furent nécessaires dans le rapport final du comité italien du Simplon.

Ces négociations durèrent plus d'une année. Il fallut qu'à deux reprises MM. Ruchonnet et Dumur se rendissent en Italie, la première fois à Milan et à Gênes, une seconde fois à Milan, pour exposer la question et stimuler les intéressés. Le comité italien du Simplon, présidé par le comte Giberto Borromeo, qui groupait dans son sein les délégués de toutes les régions appelées à bénéficier du Simplon, fit tous les efforts possibles. Mais des difficultés nombreuses avaient surgi. Milan voulait subordonner sa subvention à l'octroi par le gouvernement d'une subvention de 3000 lires par kilomètre pour le raccourci Arona-Gravellona-Ornavasso. Gênes se montrait froide et restait en-dessous du chiffre demandé. On dut frapper à toutes les portes, même à celles des plus petites communes. Et peut-être que, malgré le caractère avantageux de la combinaison des actions de subvention, malgré l'appui de la Caisse d'épargne de Milan, qui accordait aux subventionnats des prêts à longue échéance et à bas intérêt, le total nécessaire n'eût pas été souscrit, si le gouvernement italien n'eût consenti à allouer la somme manquante. Le ministre suisse à Rome, M. G. Carlin, fut pour beaucoup dans cette solution. Il travailla avec intelligence à y amener le gouvernement auprès duquel il était accrédité. L'Etat italien finit par prendre à sa charge un appoint de 600,000 fr., dont 100,000 fr., qui devaient être remboursés par les contrées intéressées et resteraient à sa charge. 71,687 fr. manquaient encore. Ce fut la Caisse d'épargne de Milan qui les paya. Ainsi, les 4 millions étaient atteints ; la justification financière prévue par les conventions était chose faite. Le 13 août 1898, la compagnie du Jura-Simplon mettait officiellement à la disposition de l'Entreprise les terrains sur lesquels elle allait pouvoir commencer les travaux.

On voit par les chiffres cités combien fut faible l'appoint de l'étranger dans le percement du Simplon. Rappelons à titre de com-

paraison que les subventions allouées pour le percement du Gothard (non compris le Monte-Cenere) s'élèverent à 113 millions. 55 millions furent fournis par l'Italie, 30 par l'Allemagne, 28 par la Suisse (cantons, villes, Confédération, compagnies du Nord-Est et du Central).

---

## XI. Le rachat et l'emprunt de 60 millions.

Pendant que les intéressés italiens cherchaient leurs quatre millions, une grosse question, celle du rachat des chemins de fer, s'était posée en Suisse et paraissait approcher de sa solution. « Pas de Simplon, pas de rachat », s'écriait M. Ruffy le 6 février au Casino-Théâtre de Lausanne, au banquet organisé pour célébrer son élévation à la présidence de la Confédération. « Tel était » notre mot d'ordre, et tel il est demeuré. Heureusement, nous » pouvons être de ce côté-là sans crainte, car, aujourd'hui, avec » ou sans rachat, la construction du Simplon est assurée. »

En effet, les députés vaudois avaient obtenu l'introduction dans la loi du rachat d'une disposition ainsi conçue : « La Confédération, comme ayant-droit de la Compagnie du J.-S., s'engage vis-à-vis des cantons subventionnans, à construire la ligne du chemin de fer du Simplon aux termes de la concession accordée par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 et de la concession italienne du 22 février 1896 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon... pourvu que les subventions stipulées à l'article 12 du traité entre la Suisse et l'Italie, du 25 novembre 1895, soient versées. » D'autre part, le capital-obligations, prévu au montant de 60 millions, était assuré par une offre double, à la suite de circonstances qu'il vaut la peine de rappeler.

Déjà le 26 février 1897, l'Union financière de Genève avait fait des ouvertures à la direction du J.-S. en son nom, au nom du Bankverein de Bâle et de la Kreditanstalt de Zurich au sujet des ressources financières qu'allait exiger la construction du Simplon. Mais « des circonstances politique générale » empêchaient ces établissements de formuler une offre ferme. Ce ne fut qu'au mois d'octobre de la même année que leur zèle pour le Simplon se réveilla et atteignit son point d'incandescence : le rachat des chemins de fer paraissait imminent. Ces trois institutions de crédit eurent, séparément ou simultanément, une idée qui dut

leur paraître géniale : c'était de se porter fort pour une prise d'obligations de 60 millions, à  $3\frac{1}{2}\%$ , au cours de  $97\frac{1}{2}$ , engagement qui devenait « nul et non avenu en cas de guerre et dans le cas où » la loi fédérale sur le rachat des chemins de fer deviendrait définitivement exécutoire. » Les financiers faisaient coup double. Sur 60 millions au cours de  $97\frac{1}{2}$ , ils réalisaient un bénéfice de 1,500,000 fr. et tout en assurant la justification financière du Simplon, ils donnaient aux électeurs des cantons simplonistes, spécialement à ceux du canton de Vaud, une raison très forte pour rejeter la loi de rachat. En même temps qu'on faisait une bonne affaire, on travaillait à maintenir cette source de bénéfices qu'était pour la haute finance l'exploitation privée des chemins de fer.

Le coup fut paré. Sous les auspices du Conseil fédéral, les Banques cantonales de Berne, Vaud, Neuchâtel, Zurich et Soleure s'engagèrent à prendre ferme un emprunt J.-S. de 60 millions au taux de  $3\frac{1}{2}\%$ , moyennant un demi pour cent de commission et la garantie de la Confédération. L'engagement devenait de nul effet s'il n'était pas ratifié par les Chambres fédérales avant le 20 avril ou si la loi de rachat n'était pas votée.

La haute banque était échec et mat. Le 20 février 1898 la loi de rachat était adoptée au vote populaire à une énorme majorité. Rejetée à Genève, elle était votée dans le canton de Vaud. Bientôt les deux Chambres, d'un vote unanime, accordaient la garantie fédérale à l'emprunt de 60 millions.

Après la partie diplomatique, la partie financière était gagnée à son tour.

Ce n'est pas qu'on n'eût essayé d'intimider les électeurs vaudois. M. E. Tallichet, auteur de nombreux plans destinés à régénérer les chemins de fer suisses et à assurer la construction du Simplon, écrivait dans une brochure : « Avant les projets de rachat, la construction du Simplon était assurée. On dit qu'elle le sera également si le réseau est acquis par l'Etat. J'ai des doutes à ce sujet, mais il serait trop long de les développer. En tout cas, cette construction paraît devoir en être reculée beaucoup plutôt qu'avancée. » Il disait encore : « Le Simplon paraît assuré : il ne l'est pas autant qu'on le prétend, car il reste à obtenir des Chambres la garantie pour l'emprunt offert par les banques en cas de rachat, et il y a un referendum possible. »

La presse hostile au rachat chantait le même refrain. L'acceptation de la justification financière et le commencement des travaux ne devaient pas être la fin des difficultés qui, jusqu'au terme de l'entreprise, allaient surgir sous les pas des promoteurs du Simplon. Outre les difficultés techniques que nous narrons il

y a quelques mois, il y en eut d'autres qui dérivaient du rachat des chemins de fer et de la liquidation de la compagnie du J.-S. En vertu de la loi votée, la Confédération avait dénoncé le rachat du réseau J.-S. pour le 1<sup>er</sup> janvier 1903, mais sans y comprendre le Simplon. Elle avait le choix entre deux solutions : ou la liquidation juridique de la Compagnie dans toute son étendue, avec un cortège de longs procès et la continuation de son existence limitée à l'achèvement de l'œuvre du Simplon, avec tous ses risques ; ou le rachat à l'amiable, comprenant le Simplon et mettant fin sans autre aux procès qui pouvaient naître entre la Confédération et les cantons intéressés. Tout pesé et bien que la somme offerte par la Confédération pour le réseau parût insuffisante, après de longues négociations, les cantons se résolurent à accepter l'arrangement proposé par le Conseil fédéral. A teneur de cet arrangement, les cantons, communes et corporations qui détenaient des actions de subvention Simplon, étaient libérés du versement de 59,2 % qu'il leur restait à effectuer sur les actions par eux souscrites, ainsi que de toute responsabilité dans la liquidation de la compagnie. Ils renonçaient au remboursement du 40,8 % versé et abandonnaient toute prétention sur l'actif de la Compagnie fondée sur les actions de subvention cantonales ou fédérales.

Ainsi l'Etat de Vaud recevait quittance d'une somme de 2 millions 368,000 fr. sur quatre millions votés par lui. 750,000 fr. ayant été payés par l'abandon des droits de réversion, le sacrifice en espèces pour la subvention cantonale du Simplon se réduisit à 882,000 fr. La convention du rachat à l'amiable fut acceptée successivement par tous les porteurs d'actions de subvention. Réuni en session extraordinaire, le Grand Conseil du canton de Vaud la ratifia le 22 décembre 1902.

---

## XII. Le transfert de la concession et l'Italie.

Une dernière et grosse difficulté devait surgir en 1903 à propos du transfert à la Confédération de la concession que l'Italie avait accordée au J.-S. pour la partie du tunnel et de la ligne située sur son territoire. La convention italo-suisse du 2 décembre 1899 avait prévu le cas. Par note du 21 mars 1898, le ministre suisse à Rome, M. Carlin, avait attiré l'attention du marquis Visconti-Venosta, ministre des affaires étrangères, sur la nécessité

où se trouvait le Conseil fédéral, au moment où l'on se proposait d'accorder la garantie fédérale à l'emprunt du Simplon, de constater que les quatre millions de subventions italiennes étaient assurés et que le transfert de la concession serait autorisé. En date du 11 avril, M. Visconti-Venosta répondait que les quatre millions étaient trouvés. « Quant au transfert éventuel de la concession italienne par la Compagnie à la Confédération, écrivait-il, l'assentiment du gouvernement du Roi, aux termes de l'article 8 de la convention du 22 février 1896, peut, par votre gouvernement, être considéré dès maintenant comme acquis, sous la réserve naturellement qu'en cas de transfert la Confédération se substituerait purement et simplement aux obligations découlant, pour la Compagnie, des actes et conventions qui ont établi et réglé sa situation envers le gouvernement italien ». Il ne paraissait pas qu'on pût demander davantage, et il eût été dangereux à certains égards de réclamer en ce moment des engagements plus précis. Toutes les négociations en cours en eussent été retardées et peut-être compromises. La surprise fut grande à Berne, après le rachat, quand on vit le cabinet italien vouloir attacher au transfert de la concession des conditions qui tendaient à modifier matériellement les accords intervenus.

L'Italie prétendait que le Conseil fédéral n'était plus, vis-à-vis des Chemins de fer fédéraux, l'autorité de surveillance impartiale qu'elle était vis-à-vis du J.-S. ; ses intérêts militaires, disait-elle, ne lui permettaient pas d'autoriser un Etat étranger à exploiter un chemin de fer situé sur territoire italien. Une conférence eut lieu à Rome en janvier 1903 pour examiner les termes du différend. La Suisse y était représentée par son ministre à Rome, M. Pioda, et par MM. les directeurs Weissenbach, Stockmar et Colomb. Les délégués italiens y soutinrent leurs exigences avec une ténacité telle que les négociations durent être interrompues. On réussit cependant, le 16 mai 1903, à conclure une convention autorisant le transfert et modifiant sur quelques points les conventions antérieures.

Par la nouvelle convention, la Confédération s'engageait à construire la seconde galerie du tunnel, sans subvention italienne, aussitôt que le produit brut du trafic entre Briguc et Domodossola aurait dépassé 50,000 fr. par kilomètre de la longueur effective et par année. Ce n'était pas une concession importante, puisqu'il était évident qu'au moment où la recette dépasserait 50,000 fr. la deuxième voie s'imposerait.

La demande de l'Italie de remettre l'exploitation du tronçon Iselle-Domo aux chemins de fer italiens, était repoussée par la Suisse parce que la désignation de Domodossola comme gare

internationale d'échange de trafic avait pour conséquence nécessaire que les chemins de fer suisses devaient faire le service des trains jusqu'à cette gare. Pour apaiser les appréhensions militaires, la Suisse donna l'assurance que le contrôle des travaux de construction du tunnel du Simplon réservé aux Chemins de fer fédéraux n'avait trait qu'aux travaux de chemins de fer et non point aux travaux de fortifications italiens. Il fut entendu que le droit d'accès au tunnel appartenant aux agents militaires italiens ferait l'objet d'un accord spécial. Les agents de l'administration militaire italienne devaient avoir libre accès aux fortifications établies dans la partie italienne du tunnel. Ces fortifications pourraient être pourvues de corps de garde. Enfin, en cas de besoin, l'administration italienne aurait en tout temps la faculté de faire circuler des trains purement militaires avec personnel et matériel italiens sur le tronçon Domo-Frontière, mais seulement d'entente avec l'administration des Chemins de fer fédéraux.

Restait le seul point sur lequel l'Italie parut fondée à réclamer une compensation à la suite du transfert de la concession aux C. F. F. Aux termes de l'art. 6 de la convention du 22 février 1896, l'Italie avait le droit d'être représentée par quatre membres dans le Conseil d'administration du J.-S. Ces membres étaient nommés par le Conseil fédéral sur présentation du gouvernement italien. La nationalisation du réseau du J.-S. faisait tomber ce droit puisqu'à teneur de la loi fédérale aucun étranger ne pouvait faire partie du Conseil d'administration des C. F. F. Ce point d'ailleurs avait été expressément constaté lors des négociations contractuelles de 1895.

L'Italie demanda que sa représentation fut remplacée par une délégation internationale pour les affaires du Simplon avec siège à Berne. Le Conseil fédéral admit cette demande. La délégation devait être composée de 14 membres (7 nommés par l'Italie et 7 par la Suisse) et présidée d'office par le président de la direction des C. F. F. La délégation n'était pas compétente pour voter des résolutions d'un caractère obligatoire. Elle se bornerait à exercer un contrôle sur le développement du trafic, les horaires, les tarifs, les comptes de construction, les dépenses et recettes de l'exploitation et le bilan de l'entreprise du Simplon. Elle devait en référencer aux gouvernements sur les propositions et communications qui lui étaient faites. Les détails du fonctionnement de cet organisme étaient renvoyés au règlement. Le Conseil fédéral voyait dans cette délégation un moyen de donner satisfaction à l'Italie et d'assurer l'essor du Simplon.

L'institution de cette commission consultative souleva, dans la Suisse orientale surtout, une véritable tempête de protestations.

On voulut y voir un danger menaçant pour l'indépendance de la Confédération, une immixtion inouïe de l'étranger dans nos affaires, la négation du mot qui avait été la devise du rachat : « Les chemins de fer suisses au peuple suisse ». On conjurait en termes pathétiques les Chambres fédérales de ne pas ratifier la convention : ce qui eût fait tomber à la fois deux choses mal vues de la haute finance et du Gothard : le rachat à l'amiable du J.-S. et la convention avec les Banques cantonales pour l'emprunt du Simplon. Spectacle aussi touchant qu'original : les socialistes, qui ont pour principe l'internationalisme, pour but final la suppression des frontières, convoquaient partout des assemblées populaires où l'on flétrissait l'accord avec l'Italie et où l'on protestait au nom de l'honneur national contre l'adoption éventuelle de la convention. On vit même l'organe des socialistes bernois, la *Berner Tagwacht*, publier, après le vote, une illustration représentant le lion de Lucerne expirant — c'était la Suisse immolée à l'Italie — avec un tableau-pilori contenant, comme les noms d'autant de traîtres, ceux des députés-colonels qui, aux Chambres, avaient ratifié la convention. MM. Thelin et Secretan y figuraient en bonne place.

Comme l'écrivait le 23 novembre 1903 l'auteur d'un article de la *Revue*, « les attributions du comité international, qu'on affectait de croire dangereuses pour notre indépendance et qu'on assimilait sans examen à celles du contrôle imposé aux pays à finances avariées, il est bon de dire, ont été fixées par le Conseil fédéral lui-même, l'Italie ayant accepté sans changement la rédaction proposée par la Suisse. Elles consistent dans le droit d'émettre des vœux dans l'intérêt du trafic du Simplon et de contrôler la marche de l'exploitation. Ce contrôle, le gouvernement italien a le droit de l'exercer en vertu du traité de 1895, qui lui attribue l'approbation des traités et des horaires et la surveillance de l'exploitation. Ne vaut-il pas bien mieux qu'il exerce son droit de contrôle par l'organe de ses délégués dans un comité où siègeront les représentants, les plus autorisés des intérêts suisses, plutôt que de confier ce soin à des fonctionnaires parfois malveillants et en tout cas moins bien renseignés et peut-être influencés par le parti-pris. Le comité international sera purement consultatif, mais s'il comprend, comme on le prévoit, avec les représentants du ministère des travaux publics, ceux des grandes villes du nord et des entreprises de transport de la région du Simplon, on ne peut attendre que de bons résultats de la coopération incessante des éléments intéressés au développement du trafic des deux côtés de la frontière, et l'on comprend qu'un conseiller fédéral ait pu dire qu'il regrettait que la Suisse n'eût pas pris les devants pour proposer la création de la délégation internationale. »

Ces bons côtés de la délégation n'étaient pas de nature à la recommander à certains adversaires du Simplon. Heureusement, cette agitation factice n'aboutit à rien. En décembre 1903, la convention avec l'Italie fut ratifiée à une forte majorité dans les deux Chambres. Aux Etats, MM. Hoffmann, Adrien Thélin, Zemp et von Arx ; au Conseil national, MM. Meister, Borella, Comtesse, Deucher, Ed. Secretan et Camille Decoppet résutèrent les critiques de l'opposition (1). Les Chambres adoptèrent en même temps les arrangements du rachat à l'amiable du Jura-Simplon et la convention qui augmentait le forfait des entrepreneurs du Simplon. Ces derniers avaient invoqué le transfert du J.-S. aux C. F. F., non prévu par leur contrat, pour se déclarer déliés des engagements qu'ils avaient pris vis-à-vis de la Compagnie, ou tout au moins pour en exiger la modification. Ainsi les dernières difficultés politiques et administratives étaient écartées. Il ne restait plus qu'à résoudre les difficultés techniques extraordinaires que l'Entreprise de construction du tunnel devait rencontrer et qu'après une lutte héroïque elle allait vaincre.

Nous terminons ici les quelques articles que nous voulions consacrer essentiellement aux efforts du canton de Vaud, des autres cantons simplonistes, Fribourg et Valais entr'autres, et de l'autorité fédérale, pour amener à chef l'œuvre grandiose du Simplon. Il nous sera permis de conclure en reproduisant ce que nous écrivions dans notre rapport au Grand Conseil du 22 décembre 1902 sur le rachat à l'amiable du Jura-Simplon.

---

(1) Lorsque le Conseil fédéral eut publié le règlement prévu par la convention, plusieurs des journaux qui s'étaient montrés le plus hostiles, reconnaissent loyalement que ce texte ne justifiait pas les appréhensions qu'ils avaient exprimées. La délégation internationale a commencé à fonctionner. Elle a été composée comme suit :

*Représentation suisse* : MM. P. Weissenbach, président de la direction générale des C. F. F., président ; Casimir von Arx, président du conseil d'administration des C. F. F. ; Léopold Dubois, membre de la direction générale des C. F. F. ; Victor Duboux, ingénieur, conseiller d'Etat, Lausanne ; Paul Manuel, membre de la direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des C. F. F. ; Alfred Frey, Conseiller national, Zurich ; Robert Winckler, directeur du service technique de la division fédérale des chemins de fer.

*Représentation italienne* : MM. l'ingénieur Luigi Alzona, chef de l'arrondissement des chemins de fer de l'Etat, à Milan, vice-président ; Marco Pozzo, avocat et député, à Biela ; Vittorio Ottolenghi, inspecteur général honoraire des chemins de fer, à Rome ; Vincenzo Crosa, inspecteur supérieur des C. F., à Turin ; Natale Gallinò, député, à Gênes ; comte Gilberto Borromeo, à Milan ; Francesco Stanzani, chef de l'arrondissement des C. F. de l'Etat, à Turin.

Secrétaires : M. le Dr Alfred Bonzon et M. le chevalier Biagio de Luca.

« Il faut, à une politique qui veut réussir, un but fixe et si possible unique. Pendant de longues années, notre politique vaudoise de chemins de fer a offert le spectacle des divisions, des efforts épargillés et de tous les sortes de déboires, alors qu'avec plus de confiance en nous-mêmes, nous aurions pu peut-être, comme d'autres l'ont fait, inaugurer une politique vigoureuse et conquérir à la tête de notre réseau une position prépondérante. La division des intérêts y a fait obstacle. Cette situation s'est modifiée quand l'entreprise du Simplon, concentrant nos efforts, est apparue à nos yeux comme le but désirable, l'objectif principal, sinon unique, de nos efforts dans le vaste domaine du trafic. Dès ce moment nous avons marché à ce but avec une persévérence active et tenace ; nous lui avons fait plus d'un sacrifice, mais nous aurons bientôt la satisfaction de l'avoir atteint.

» Comme les lois elles-mêmes, les grandes entreprises n'ont presque jamais tous les résultats qu'on s'en promet. Elles ont des conséquences inattendues, soit en bien, soit en mal. Espérons que le percement du Simplon ne nous apportera ni mécomptes, ni déconvenues, et que la génération qui bénéficiera de cette œuvre pourra rendre à ceux qui l'ont voulu et faite le témoignage qu'ils ont ouvert de nouvelles sources à la prospérité du pays ».

---

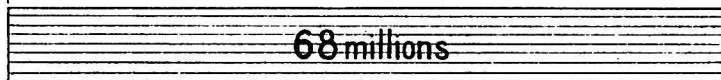
FRASNE - VALLORBE.



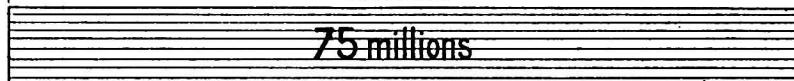
Complément pour le MOUCHARD-VALLORBE.



MONT-CENIS.



GOTHARD.



SIMPSON.



Ligne de la FAUCILLE.



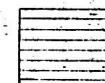
JEAN BRUNHES

COMPARAISON DU COÛT DE QUELQUES GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS ET PROJETÉS.

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



Travaux  
projétés.



Travaux  
exécutés.

Evaluation minimum,  
115 millions.

# LIGNE DE JOUGNE et FRASNE-VALLORBE

## I. Nécessité du Frasne-Vallorbe.

La ligne de Jougne est cette partie de la grande voie d'accès au Simplon Paris-Dijon-Lausanne, qui, de Pontarlier, vient aboutir à Vallorbe pour traverser le canton de Vaud en diagonale jusqu'à Lausanne, d'où elle se continue sur la rive droite du lac jusqu'à Villeneuve et à St-Maurice. Cette ligne a été pour notre canton à la fois une cause du percement du Simplon et un effet de la perspective de ce percement. C'est en vue du Simplon que nous l'avons subventionnée et construite; c'est à cause d'elle, en bonne partie tout au moins, que nous avons si fortement poussé au Simplon. Comme l'écrivait Louis Ruchonnet le 12 novembre 1879 à l'auteur de ces lignes, « le Simplon ne sera vraiment dans » l'intérêt vaudois que s'il est intimement lié aux lignes vaudoises » (aujourd'hui lignes fédérales). Sans cela notre rôle se réduirait » à voir passer le mouvement dans le Chablais. » Aussi peut-on facilement comprendre pourquoi les efforts du canton de Genève tendant à élever à cette ligne le trafic international du Simplon pour en doter la ligne française Lons-le-Saunier-St-Claude-Genève et, selon toute probabilité, son prolongement sur la voie gauche du lac, ont soulevé dans le canton de Vaud une irritation si vive et une opposition si légitime.

Cette voie d'accès, qui fut appelée ligne de Jougne du nom de la localité française la plus rapprochée de la frontière, avait été concessionnée en 1856 déjà, malgré l'opposition des Genevois, à la Compagnie de l'Ouest-Suisse. Prétextant qu'aussi longtemps que le Simplon n'était pas percé, cette section n'avait pas sa raison d'être, l'Ouest-Suisse finit par y renoncer. En 1866, la concession fut renouvelée en faveur d'une Compagnie anglaise, à laquelle fut allouée une subvention à fonds perdus de 3,695,000 fr. dont 3,200,000 fr. du canton de Vaud et 495,000 fr. des communes.

En 1868, la Compagnie se trouva dans l'impossibilité de tenir ses engagements avec son entrepreneur français. Ce fut ce dernier, à qui elle avait remis tous ses titres et prétentions, qui acheva les travaux sous le contrôle de l'Etat. La fête d'inauguration eut lieu le 2 juillet 1870 pour le tronçon d'Eclépens à Vallorbe. Comme il s'agissait, non pas d'une voie ferrée d'intérêt local, mais d'un acheminement au Simplon, le Conseil fédéral y avait délégué deux de ses membres, MM. Ceresole et Schenk.

Du côté français, les difficultés n'avaient pas été moins considérables. En 1867, à la suite d'une démarche du Conseil d'Etat faite par voie diplomatique, les ingénieurs de l'Etat de Vaud avaient été chargés de s'entendre avec les ingénieurs français des Ponts et Chaussées pour l'adoption de conditions techniques uniformes sur les deux territoires et pour la fixation du point de raccordement à la frontière. Dans une conférence à Dijon, on adopta comme pente maximale le 20 %<sub>00</sub> et comme altitude du point de raccordement la cote 854.

Malheureusement, les rapports entre la Compagnie du P.-L.-M. et nos chemins de fer n'avaient pas alors le caractère cordial qu'ils devaient prendre dans la suite. Vers 1870, ils étaient des plus tendus. Lorsque le gouvernement vaudois voulut obtenir l'exécution des engagements pris, soit le raccordement entre Vallorbe et Pontarlier, il se heurta à un refus. La Compagnie française alléguait que les trois entrées par Delle, les Verrières et Bellegarde étaient bien suffisantes pour les communications de la France avec la Suisse ; que tant que le Simplon ne serait pas percé, celle de Jougne ne servirait qu'à Lausanne, petite ville de 20,000 habitants, alors sans commerce et sans industrie, déjà suffisamment desservie par la ligne des Verrières-Neuchâtel-Yverdon. Soutenue par M. de Franqueville, directeur des travaux publics, la Compagnie P.-L.-M. avait pour elle les ministres. On dut s'adresser directement à Napoléon III. Toujours bienveillant pour la Suisse, l'empereur intervint. Le P.-L.-M. céda, mais de mauvaise grâce. Le tracé de la ligne s'en ressentit. Deux membres du Conseil d'Etat vaudois, accompagnés du ministre suisse, durent faire de nouvelles démarches à Paris pour empêcher qu'on ne donnât partout du 25 %<sub>00</sub> à son profil. De là des défectuosités auxquelles le Frasne ou la Joux-Vallorbe a pour but de remédier.

Ajoutons que les circonstances douloureuses que traversa la France à cette époque reculèrent jusqu'en 1871 le commencement des travaux sur son territoire.

Il semble qu'une fois le percement du Simplon décidé, rien n'était plus indiqué et plus naturel que de corriger les défectuosités 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 était 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, débouchant directement sur Vallorbe, et *en territoire suisse*, devait avoir pour conséquences :

- a) l'abaissement du point culminant de la ligne de 1012 à 898 mètres ;
- b) l'abaissement des déclivités à 20 ‰ ;
- c) la suppression du coude de Pontarlier par l'arrivée directe à Frasne ;
- d) un gain sur le parcours en distance réelle de 17 kilomètres ; en distance virtuelle de 37 ou même de 44,3 kilomètres, selon la formule qu'on applique ;
- e) le remplacement de l'incommode gare à rebroussement de Vallorbe par une gare internationale bien conçue.

Cette correction, qu'un ignorant correspondant des *Basler Nachrichten* disait avoir inventée (*erfunden*) en 1900 par M. Ernest Ruchonnet, faisait depuis longtemps partie intégrante du programme du Simplon. Elle avait été étudiée en détail, en 1882 déjà par le comité vaudois du Simplon (voir pages 97 et suivantes du grand mémoire technique de cette année) (1). Quand le percement du Simplon fut assuré, M. Ernest Ruchonnet reprit cette partie du programme et s'aboucha avec les organes du P.-L.-M. intéressés au même titre que nous à la réaliser. Il est probable que le projet serait aujourd'hui exécuté ou bien près de l'être, si le canton de Genève, dont nous avons déjà signalé l'opposition à la construction de la ligne de Jougne, n'avait fait les plus grands efforts pour obtenir la substitution du percement de la Faucille au percement du Mont-d'Or.

(1) Nous avons sous les yeux une note de M. Jean Meyer, ingénieur en chef de la S.O.S., datée du 24 juin 1884, dans laquelle le raccourci Frasne-Vallorbe est proposé, probablement pour la première fois, et opposé aux divers projets discutés alors : le Champagnole-Gex ; la ligne de Dôle par Champagnole, Morex, St-Cergues, Allaman. M. Meyer établissait la supériorité incontestable du percement du Mont-d'Or.

## II. Les projets de la Faucille.

Il faudrait un volume entier pour raconter les épisodes de la lutte des deux projets. Le premier projet genevois comportait la construction d'une ligne Andelot-Morez-Genève par la Faucille. Au commencement de l'année 1899, le directeur général du P.-L.-M., M. Noblemaire, publiait un rapport dans lequel il démontrait que cette ligne dont le point culminant eût été à 1226 mètres et eût présenté des déclivités de 25 à 30 %<sub>00</sub> était très inférieure à une ligne d'accès passant par Saint-Amour-Bellegarde. M. Noblemaire concluait : «Dans aucun cas le percement de la Faucille ne peut mettre» la ville de Genève sur le trajet direct entre Paris et Milan . . . » La distance la plus courte entre Paris et Milan, une fois le Sim-» plon percé, s'établira par le P.-L.-M., Vallorbe et Lausanne. . . » Le percement du Lötschberg lui-même n'enlèverait pas au» P.-L.-M. le bénéfice de la plus courte distance. »

Le refus du P.-L.-M. ne fut nullement considéré comme une catastrophe à Genève. Dans son numéro du 22 février 1899, le *Journal de Genève* écrivait :

« Le rapport de M. Noblemaire date de plus de trois mois. Dans » l'intervalle entre la rédaction et sa publication, il n'est rien sur- » venu qui puisse nous faire admettre que ses conclusions aient » trouvée aucune opposition dans les organes administratifs de la Com-» pagnie du P.-L.-M. . . On peut donc admettre que la Compagnie » P.-L.-M. ne percera pas la Faucille. . . Ni le canton de Genève, » ni le pays de Gex ne sont capables de lui forcer la main. Quant » au gouvernement français, nous ne voyons pas quel intérêt il » pourrait avoir à la Faucille, à moins que ce ne soit un intérêt stra-» tégique, et alors c'est son affaire et non la nôtre. . .

» Il ne faut pas nous laisser absorber par la question, devenue » toute locale et commerciale, du raccordement. Si la Faucille ne » doit pas se percer, il nous faut porter notre attention sur les autres » moyens qui nous sont offerts de nous rapprocher de Paris et » du Nord de la France, réclamer l'exécution du raccordement de » St-Amour-Bellegarde, étudier aussi les meilleurs moyens de nous » relier à la ligne Daillens-Vallorbe, demander qu'il soit organisé » des trains rapides Genève-Paris, réclamer l'utilisation de l'em-» branchement Bussigny-Morges, etc. »

Mais le comité qui avait conçu le projet ne se tint pas pour battu. Ecartant le St-Amour-Bellegarde, parce que ce projet rendait inutile le raccordement des deux gares, point capital de son

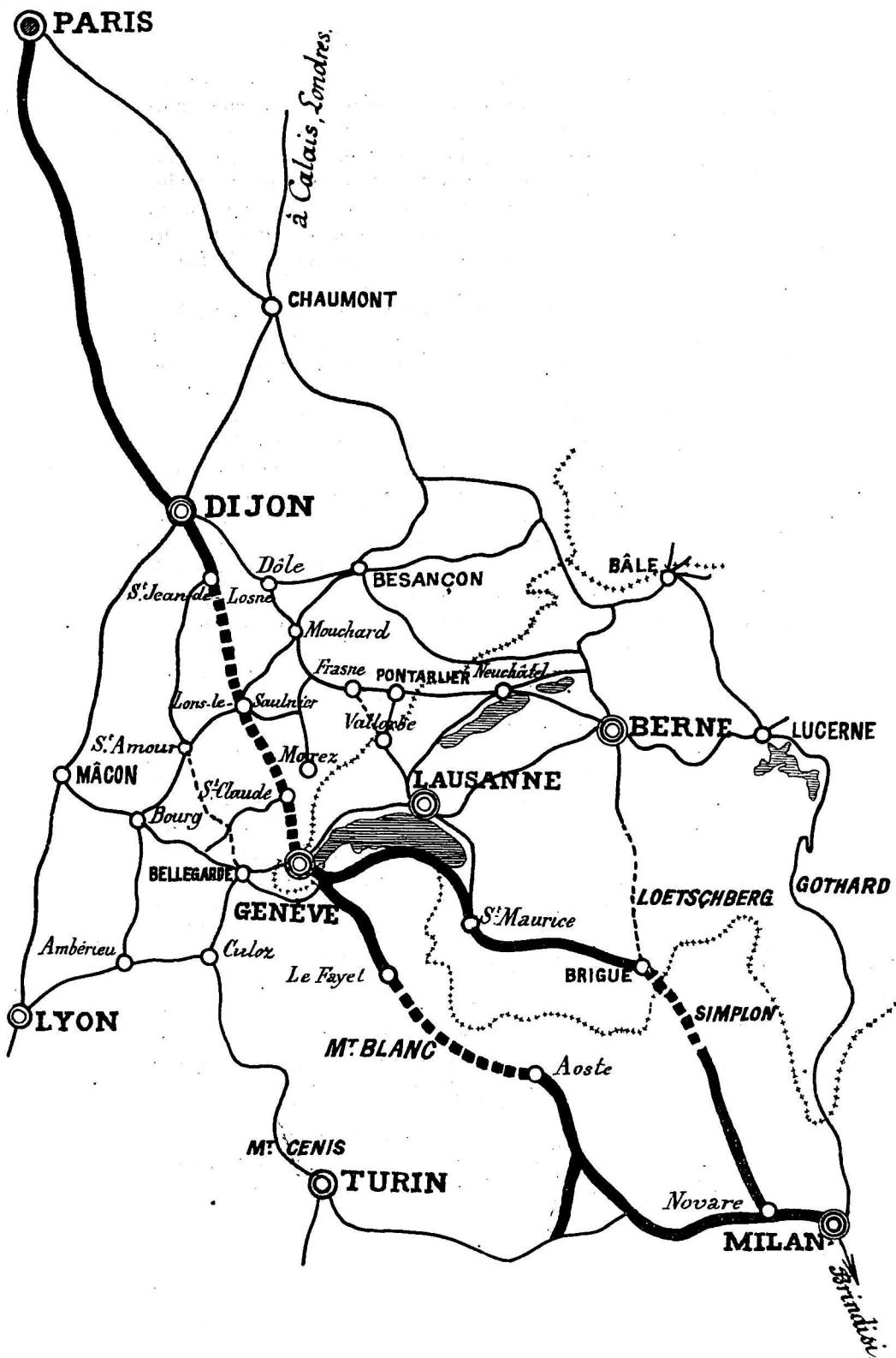
programme de l'époque, il étudia un nouveau projet auquel on conserva le même nom, bien qu'au lieu de traverser la Faucille, la ligne proposée passât en tunnel entre les monts Reculet et Colombier. Ce projet avait été étudié par les ingénieurs Reverdin, Osseint, Romieux et Chevaux. Il reliait Dijon à Genève par Lons-le-Saunier et St-Claude et venait aboutir à la frontière genevoise au Crozet. A l'inverse de ce qui se passerait avec le percement du Mont-d'Or, l'embouchure du dernier tunnel est *sur territoire français*, à 6 ou 7 kilomètres de la frontière suisse.

Techniquement supérieur à son devancier, le nouveau projet dit de la Faucille ne comportait pas de déclivités supérieures à 10 % et le point culminant était à 560 mètres. En outre il réalisait un raccourci de 117 kilomètres entre Genève et Paris. Pour le parcours Paris-Simplon-Milan, le tracé de la Faucille restait de 23 kilomètres de distance *réelle plus long* que le tracé actuel Paris-Dijon-Pontarlier-Vallorbe-Lausanne (859 contre 836), soit de 40 kilomètres après la construction du Frasne-Vallorbe. Ces améliorations étaient achetées au prix du percement de 40 kilomètres de tunnel (le double du Simplon !) dans des roches jurassiennes exposées à de copieuses infiltrations. L'ingénieur Reverdin évaluait le coût des 80 kilomètres de la ligne à 100 millions, auxquels il ajoutait 20 millions pour le raccordement des deux gares de Genève et le coût de la correction de la voie Annemasse-Evian-Bouveret. Les études du P.-L.-M. ont notamment majoré ces chiffres en portant de 100 à 130 millions le coût de la ligne principale. D'autres ont été jusqu'à 150 millions.

Le projet Lons-le-Saunier-St-Claude-Genève prévoyait donc, lui aussi, le raccordement des deux gares de Genève et l'acheminement du trafic sur la voie française du Léman. Un de ses défenseurs de la première heure, M. Bénassy-Philippe, président de la Chambre de commerce française de Genève, écrivait dans son rapport de 1900 : « Toute l'économie de notre projet repose sur » le raccordement de la gare Bellegarde-Cornavin à celle des » Eaux-Vives, comme il est facile de s'en rendre compte en » consultant notre carte. Pas de raccordement, pas de Lons-le- » Saunier-Genève. »

M. Bénassy-Philippe disait encore :

« La nouvelle percée du Jura ne porterait pas la moindre atteinte » à la sécurité de la France, elle serait au contraire un facteur » important en cas de complications. C'est l'avis d'officiers émérites qui, sur notre demande, ont étudié cette question avec la » plus grande attention. Notre projet ne peut manquer, ainsi que » nous l'avons dit à maintes reprises, d'être complété par la percée du Mont-Blanc. On aura ainsi la ligne de beaucoup la plus



» courte à travers les Alpes comme on peut le voir sur notre carte. »

Que le projet dit de la Faucille ne fût qu'une voie d'accès momentanée au Simplon, le principal auteur du projet, M. Reverdin; en convenait pleinement. Il terminait son rapport officiel par cette phrase significative : « La ligne projetée prépare l'avenir pour une nouvelle traversée des Alpes par le massif du Mont-Blanc. »

Une association de la Faucille se constitua la même année à Genève. A l'origine, elle ne faisait pas front ouvertement contre le Frasne-Vallorbe. « La ligne du Frasne-Vallorbe nous paraît nécessaire », écrivait son organe de l'époque, le journal la *Suisse*, rédigé alors par des Suisses... « Le soleil doit briller pour tout le monde... La ligne de Vallorbe doit être rectifiée pour faire face au grand trafic international... » Ce n'est que six ans plus tard qu'on devait écrire dans les correspondances aux journaux de la Suisse allemande que la construction du Frasne-Vallorbe ruinerait Genève !

Le nouveau projet de la Faucille n'en imposa nullement au P.-L.-M. Les organes de cette puissante Compagnie restaient acquis au Frasne-Vallorbe. Le 22 février 1899, ils tombaient d'accord avec les représentants du Jura-Simplon sur les termes d'une convention relative à la construction du Frasne-Vallorbe et à laquelle on n'a jamais osé dire que les délégués genevois au Jura-Simplon se fussent opposés. Le coût de cette correction, y compris la gare internationale de Vallorbe, était évalué à 21 millions, dont le tiers environ à la charge de la Compagnie suisse.

Malheureusement, le Conseil fédéral refusa sa ratification. Héritier des engagements du Jura-Simplon depuis le Rachat, il avait son mot à dire. Dans sa lettre du 22 mars 1899, le Département fédéral des chemins de fer reconnaissait toute l'importance du Frasne-Vallorbe pour le Simplon. Mais, en même temps, il insistait sur la perte qui résulterait pour les chemins de fer fédéraux d'une utilisation moindre du Gothard et exprimait l'opinion qu'une subvention directe du P.-L.-M. ne pourrait être accordée que sous réserve du référendum populaire. Néanmoins, il ne se refusait pas à favoriser le projet sur la base de la diminution de l'indemnité à payer par le P.-L.-M. pour la jouissance de la gare internationale de Vallorbe et en autorisant la construction de la seconde voie Vallorbe-Daillens.

Cette réponse parut jeter un certain découragement au Jura-Simplon, où l'on eût peut-être bien fait de reprendre l'affaire immédiatement sur les bases indiquées dans la lettre du Département fédéral. Pendant près d'une année, les choses restèrent dans le

même état. En février 1900, on fit un pas en avant. Le Département fédéral des chemins de fer demanda au Jura-Simplon « de procéder à l'étude des agrandissements de la future gare commune de Vallorbe, ainsi que des corrections à apporter à la section Vallorbe-Daillens pour lui donner le caractère d'une ligne internationale de transit, le tout en corrélation avec les études de la ligne Vallorbe-Frasne et les études commencées par le P.-L.-M. en 1899. » La direction du Jura-Simplon décida d'obtempérer à cette demande.

En France aussi, la question des voies d'accès au Simplon était à l'ordre du jour. Le ministre des travaux publics du ministère Waldeck-Rousseau, M. P. Baudin, convoqua une grande commission où toutes les régions intéressées avaient leurs représentants. Présidée par M. Jacquier, ingénieur en chef des ponts et chaussées, la commission procéda à une étude d'ensemble de la question. A l'unanimité, elle écarta le projet de la Faucille, vu surtout l'énormité de la dépense. Puis elle se rallia aux trois solutions suivantes :

1. Amélioration de la ligne de Bellegarde-St-Gingolph.
2. Exécution d'une ligne directe de St-Amour à Bellegarde — par 5 voix.
3. Exécution du raccourci Frasne ou La Joux-Vallorbe — par 11 voix.

La même année, harcelé probablement par le comité genevois de la Faucille, M. Noblemaire donna un complément à sa note de décembre 1898. Il reconnaissait la supériorité technique du projet comparé à celui qui l'avait précédé et concluait en disant : « L'idée » du comité genevois présente un intérêt particulier pour la Suisse, » pour le canton de Genève et plus spécialement pour la ville de » Genève qui y trouverait le moyen de réaliser enfin *son ambition* » *séculaire d'être une étape naturelle et dès lors presque obligée* » *pour les voyageurs se rendant de Dijon, Paris et au-delà, en Italie ou vice-versa.*

» Il est donc naturel et nécessaire que nos voisins, s'ils ne veulent pas laisser échapper l'occasion qui leur est offerte, prennent à leur charge *la plus grande partie* de la dépense de 120 millions à laquelle est évaluée la construction de la ligne de Lons-le-Saunier à Genève, établie presque en totalité sur territoire français, mais dont Genève est appelée à retirer des avantages qu'elle considère comme sérieux. Il y a d'ailleurs urgence à se décider. »

M. Noblemaire dut sourire en écrivant cette note. D'abord il échauffait les Genevois en leur empruntant l'énumération des avantages attribués à la Faucille ; puis il jetait là-dessus la douche gla-

ciale de la demande d'une subvention suisse et genevoise d'au moins 70 millions. « Décidez-vous tout de suite, » ajoutait-il finement. Mais à Genève on fit semblant de n'avoir vu que la première partie de la note. On ferma les yeux sur la seconde ; il fut entendu et on écrivit partout que M. Noblemaire et le P.-L.-M. s'étaient ralliés à la Faucille.

Cette adhésion existait si peu que quelques mois plus tard les pourparlers recommençaient entre M. Noblemaire et M. Ernest Ruchonnet. Bientôt l'entente s'établissait en tous points entre le P.-L.-M. et le J.-S. sur un nouveau projet de traité conforme aux indications de la lettre fédérale de 1899. Les signatures furent échangées en mars 1902. M. Noblemaire signa pour le P.-L.-M. et M. E. Colomb pour le J.-S. La convention définitive et l'approbation du Conseil fédéral intervinrent quelques mois après.

Signalons ici deux publications qui virent le jour dans le courant de cette année : la première, du comité genevois de la Faucille, rédigée par M. Turrettini, et intitulée « la Solution nationale ». Le projet de la Faucille y était qualifié de « national » parce que — début d'une longue équivoque — le tracé sur la rive droite du lac était substitué au tracé de la rive gauche. On faisait miroiter le passage du trafic sur les rails suisses.

La seconde brochure, signée des députés et sénateurs de la Haute-Savoie, MM. Duval, Folliet, Chautemps, David et Mercier, s'exprimait dans les termes les plus forts contre le projet genevois et se prononçait en faveur du Frasne-Vallorbe, combiné avec une rectification de la ligne Bellegarde-St-Gingolph destinée à améliorer les relations avec la région lyonnaise et à faciliter l'apport d'une partie du trafic de cette région au Simplon. C'était un bon terrain d'entente avec la Suisse.

---

### **III. Approbation du Frasne-Vallorbe par les Chambres fédérales et campagne genevoise en France.**

En décembre 1902, les Chambres fédérales eurent à donner leur approbation à la construction du Frasne-Vallorbe sous la forme d'un arrêté fédéral accordant à la Compagnie J.-S., pour le compte de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie

normale de la gare de Vallorbe jusqu'à la frontière franco-suisse du Mont-d'Or. Cette concession comportait l'approbation de la convention conclue entre le J.-S. et le P.-L.-M. La part du J.-S. aux frais du Frasne-Vallorbe était évaluée à un peu plus de cinq millions. Cette participation n'était pas payée directement au P.-L.-M., mais en une série d'annuités déduites de la somme qu'aurait à payer chaque année cette Compagnie pour l'usage de la gare internationale de Vallorbe.

Non seulement le représentant du Conseil fédéral, M. Comtesse, les rapporteurs, MM. Hirter et Munzinger, les orateurs vaudois, MM. E. Gaudard et Ad. Thélin, mais les porte-parole genevois, MM. Fazy, Ador, Lachenal — ces derniers en réservant l'avenir pour la Faucille — apportèrent leur adhésion au projet et le votèrent. « La solution du Frasne-Vallorbe n'est pas la solution de » choix, disait M. Lachenal ; c'est la solution immédiate dont » l'exécution ne doit pas faire de tort aux autres. » Aucun d'eux ne s'avisa de dire que la construction de ce modeste raccourci serait la ruine matérielle de Genève. De pareilles bêtises ne se disent pas dans une assemblée de gens sérieux.

M. de Steiger donna lecture de la déclaration qu'avaient signée les représentants des cantons intéressés au Lötschberg. Nous y relevons la phrase suivante : « Les signataires déclarent franchement et catégoriquement qu'ils ne veulent faire en aucune façon » opposition au percement du Jura près de Vallorbe ; ils apprécient » au contraire les efforts de leurs confédérés de la Suisse occidentale, et quant à eux, ils ne visent à rien autre qu'à obtenir de » la Confédération une participation analogue au projet de percement des Alpes bernoises. »

En définitive, la concession Frasne-Vallorbe fut accordée à l'unanimité, sauf la voix de M. Dürrenmatt. Afin de rassurer les autres intéressés, par l'organe de M. Comtesse, le Conseil fédéral fit la déclaration suivante :

« Sans vouloir engager l'avenir ni ceux qui auront plus tard la mission de résoudre au mieux des intérêts du pays la question des autres lignes d'accès, le Conseil fédéral exprime l'opinion que ces projets de lignes d'accès, lorsqu'ils se présenteront accompagnés d'études techniques et de justifications financières suffisantes, devront trouver auprès des autorités fédérales le même appui qu'a rencontré le projet du Frasne-Vallorbe ; à condition toutefois que ces projets réunissent toutes les garanties désirables pour la sauvegarde des intérêts suisses. »

Dès ce moment, changement complet de décors, les masques tombent. La neutralité genevoise se transforme en hostilité ouverte. Tandis que la déclaration du Conseil fédéral ne pouvait

avoir qu'un sens : « Chaque projet reconnu conforme aux intérêts suisses aura son tour », le comité genevois la présente comme l'autorisation d'ouvrir une vaste campagne en France contre le projet approuvé par les Chambres et pour chercher à y substituer celui de la Faucille. L'année précédente déjà, un comité international de la Faucille avait été institué à Paris sous les auspices du colonel Turrettini. Il avait désigné comme président d'honneur, MM. Millerand, ministre du commerce, Baudin, ministre des travaux publics, Casimir Perier, Léon Bourgeois, Méline, Ribot, de Freycinet, Brisson, Ch. Dupuy et Rouvier... Nous en oublions peut-être. Etrangement surpris de cet honneur aussi grand qu'inattendu, ces hautes personnalités politiques le déclinèrent à l'envi. Ce fut une risée générale.

Mais, cette année, un point d'appui sérieux avait été trouvé. Au ministère Waldeck-Rousseau avait succédé le ministère Combes. Un des membres les plus influents de la majorité, le rapporteur de la loi sur les Associations religieuses, M. Trouillot, était devenu ministre du commerce. Or M. Trouillot était député de l'arrondissement de Lons-le-Saunier (Jura), le plus intéressé, avec celui de St-Claude et Genève, au nouveau projet de la Faucille. Dès son arrivée au ministère, M. Trouillot travailla pour le projet genevois. En août 1902, il adressait aux Chambres de commerce et aux Conseils généraux un questionnaire tendancieux dans lequel le côté financier, les difficultés politiques et autres inhérentes à la construction du Lons-le-Saunier-Genève étaient laissées de côté. On présentait la question comme s'il s'agissait simplement de choisir entre un raccourci de 117 kilomètres sur Genève et un raccourci de 17 kilomètres sur Lausanne. C'est sur cette consultation, à laquelle près de la moitié des Conseils généraux ne répondirent pas, qu'on s'appuya pour dire plus tard que la France voulait la Faucille. Mieux renseignées, plusieurs Chambres de commerce revinrent dans la suite à des opinions plus raisonnées, celles du Havre et de Melun entr'autres. Et c'est une chose à constater que les deux plus grandes villes de France, Paris et Lyon, et presque tous les départements voisins de la Suisse, la Haute-Savoie, l'Ain, le Doubs, la Haute-Saône, sont hostiles au percement de la Faucille.

La campagne fauillardarde en France fut vigoureusement menée. Les financiers genevois ont de nombreuses relations d'affaires ou mondaines chez nos voisins. Ils les mirent à profit. On alla même plus loin. L'article 10 de la Constitution fédérale statue que « les rapports officiels entre les cantons et les gouvernements étrangers ou leurs représentants ont lieu par l'intermédiaire du Conseil fédéral ». Aussi ne fut-on pas médiocrement surpris en

Suisse, le 15 janvier 1903, d'apprendre par une note un peu indiscrete de l'officieuse Agence Havas, que M. Didier, président du Conseil d'Etat de Genève, M. Turrettini, membre du Conseil administratif de Genève, et d'autres seigneurs de moindre importance, avaient eu à Paris, à l'insu du gouvernement fédéral et du ministre suisse, une conférence avec divers ministres français au sujet des voies d'accès du Simplon. La délégation avait informé les membres du gouvernement français que l'Etat de Genève était disposé à accorder une grosse subvention pour la Faucille. La note Havas ajoutait que la délégation genevoise avait été reçue ensuite en audience privée par le Président de la République.

Cette violation des dispositions constitutionnelles, que la presse genevoise essaya d'excuser en disant que M. Didier avait agi comme président honoraire du comité de la Faucille, produisit un très mauvais effet en Suisse ; d'autant plus qu'elle suivait de très près l'incident Ador (acceptation inconstitutionnelle de la croix de grand-officier de la Légion d'honneur). Cela n'empêcha pas le gouvernement genevois d'écrire quelques jours après au Conseil fédéral pour lui demander d'annoncer officiellement au gouvernement français qu'il se portait fort pour une participation de 20 millions de francs en faveur de la ligne Lons-le-Saunier-Genève.

En date du 20 février 1903, le Conseil fédéral refusa nettement. Il constata que le projet du comité de la Faucille ne réalisait pour le moment aucune des conditions financières ou techniques prévues par sa déclaration du 10 décembre 1902, et il ajoutait : « Au point où en sont les choses, il ne nous semble pas possible d'intervenir en faveur d'un second percement du Jura : ce serait entraver et compliquer les négociations concernant la concession du Frasne-Vallorbe. La volonté expresse des Conseils législatifs est du reste aussi que la construction du Frasne-Vallorbe soit assurée avant que l'on aborde l'examen d'autres projets raccourcissant les lignes d'accès au Simplon. »

Le gouvernement genevois étant revenu à la charge, le Conseil fédéral confirma son premier refus dans les termes les plus nets et les plus catégoriques. La presse genevoise n'en continua pas moins à soutenir que le Frasne-Vallorbe n'avait aucun droit de priorité. C'était la version qu'on tenait à accréditer en France. On contestait au Conseil fédéral le droit d'interpréter ses propres déclarations ! Et afin que l'offre des 20 millions parvint quand même au gouvernement français, le Conseil d'Etat de Genève décida de la lui transmettre par l'intermédiaire du comité genevois du P.-L.-M. et par le P.-L.-M.. On n'est pas plus respectueux pour l'autorité fédérale.

Ajoutons que les 20 millions n'ont jamais été votés par le Grand Conseil et qu'on s'aventure beaucoup en avançant que le canton de Genève aurait le droit de les verser à l'Etat français ou au P.-L.-M. sans l'aveu du gouvernement helvétique.

---

#### IV. Le voyage de M. Maruéjouls.

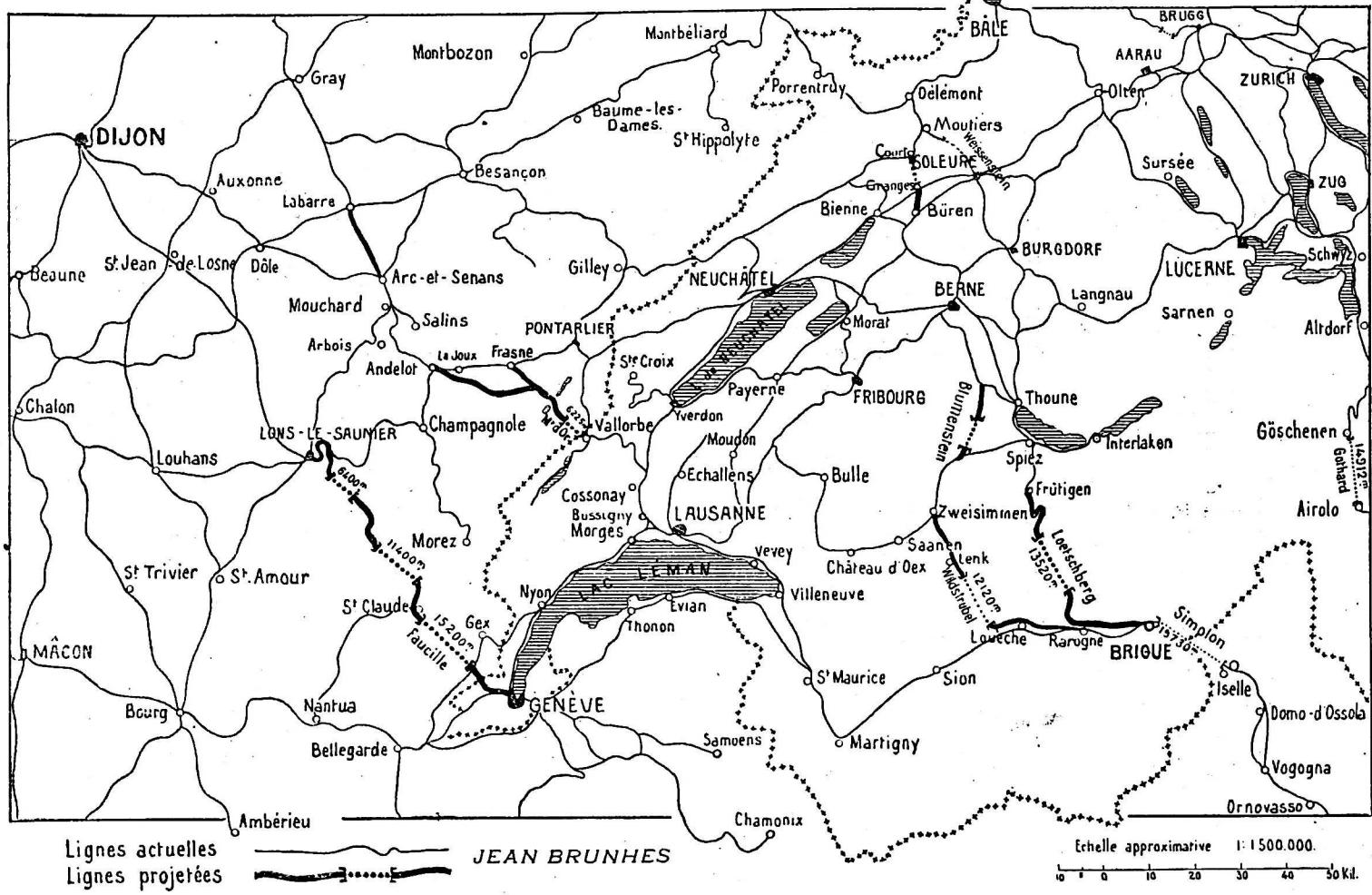
Au mois d'août de la même année (1903), le nouveau ministre des Travaux publics, M. Maruéjouls, voulut se faire une opinion propre sur la question. Accompagné du directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics, M. Pérouse, il vint à Berne, où le Conseil fédéral offrit un banquet en son honneur ; il se rendit à Genève, à Lausanne, à Vallorbe. Il entendit tous les intéressés. M. Turrettini lui vanta la Faucille. MM. Camille Decoppet et Duboux le renseignèrent sur le Mont-d'Or. M. Gobat put décrier le Frasne et prôner la solution combinée Lütschberg et Faucille. De ce voyage, M. Maruéjouls remporta la conviction, qu'il ne cacha pas aux Genevois, que le percement du Mont-d'Or était la solution à la fois la plus simple, la plus économique et la plus conforme aux intérêts des deux pays. Mais il voulut aller plus loin que le projet jusqu'alors admis. Il fit proposer à la Suisse d'étendre la correction à un parcours plus considérable et de ramener les déclivités au 15 % en la commençant à Andelot ou à Mouchard. Il y mettait comme condition que la Suisse exécutât sur son territoire une correction équivalente en construisant la ligne Bussigny-Vallorbe.

C'était un beau programme. Le Conseil fédéral ne refusa pas positivement. Mais retenu à la fois par la situation financière des chemins de fer fédéraux et la disposition de la loi qui réserve les droits du référendum pour les lignes nouvelles, il ne put donner les garanties qu'on lui demandait ; les tenants de la Faucille en profitèrent pour écrire en France et à Genève qu'en réalité le Conseil fédéral était hostile au percement du Mont-d'Or.

En même temps, au sein du ministère français, l'action de M. Maruéjouls était contrecarrée par son collègue du commerce. M. Trouillot répétait que tant qu'il serait au ministère, le Frasne-Vallorbe ne se ferait pas.

Au commencement de 1904, le bruit courut que la justification financière du projet de la Faucille était quasi faite. Une Association financière dite internationale, où siégeaient des ducs et des marquis, des Anglais et des Allemands, des chrétiens et des Israë-

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



lites, tient séance à Genève. Un banquet splendide, dont la presse genevoise chanta les merveilles, réunit les membres du comité de la Faucille et leurs épouses et les nobles financiers. Les journaux racontèrent que l'Association internationale s'était éprise d'un vif amour pour la Faucille. Elle le manifesta d'abord en appelant dans son Conseil MM. G. Fazy, vice-président du Grand Conseil de Genève, et Gœgg, secrétaire ambulant et permanent du comité de la Faucille. Puis, pour donner à ses sympathies une forme sonnante et trébuchante, elle vota d'enthousiasme un subside de 50,000 francs en faveur des « études » du Lons-le-Saunier-Genève. Ce subside eut cela de remarquable qu'il ne fut jamais payé, soit qu'en y regardant de près, l'Association internationale eût reconnu que l'affaire ne pouvait être que mauvaise, soit parce que les déboires de l'entreprise des pétroles du Wyoming, où elle était profondément engagée, ne lui aient pas permis de donner suite à son projet. Le 5 octobre 1904, vingt-cinq actions du pétrole du Wyoming, mises en vente à la Bourse de Bruxelles, étaient adjugées à 20 fr. Si encore il y avait eu du pétrole dans les entrailles de la Faucille : les géologues ne prophétisaient que des masses d'eau.

On a souvent écrit que le Conseil fédéral avait eu tort de proposer la ratification du projet Frasne-Vallorbe avant de s'être assuré de l'assentiment du gouvernement français. Ce reproche est immérité. Le P.-L.-M. n'avait conclu sa convention avec le J.-S. qu'à la suite d'entente avec ce gouvernement. M. Derville, président du Conseil d'administration, l'a déclaré maintes fois dans les assemblées d'actionnaires du P.-L.-M. sans qu'aucune contradiction se soit produite. Il le répétait une dernière fois, le 20 avril 1905, dans les termes suivants :

« Après de longues discussions, nous avons accepté en 1902 la charge de ces lignes (lignes de Nice à la frontière d'Italie, de Chorges à Barcelonette, et de Moustiers à Bourg-Saint-Maurice, toutes trois dépourvues d'intérêt commercial), aux conditions de la convention de 1883, parce qu'il nous fut alors promis que, comme compensation, on nous donnerait, aux mêmes conditions, la ligne de Bourron à Melun et, moyennant une subvention de 6 millions, la ligne de Frasne à Vallorbe que le ministère considérait comme l'amélioration pratique et nécessaire des voies d'accès au Simplon.

» Et, en effet, *d'accord avec le ministère*, nous avons bien conclu avec l'ancienne compagnie du Jura-Simplon et le Conseil fédéral les traités nécessaires à la soudure avec les chemins de fer suisses de la ligne ainsi promise ; depuis, nous avons bien signé les conventions de concession de cette ligne elles-mêmes telles qu'elles avaient été préparées et à nous adressées par le ministère, mais, tandis que, d'autre part, nous

avons pris charge des lignes onéreuses dont nous vous parlions tout à l'heure, nous attendons toujours le dépôt du projet de loi, c'est-à-dire la *contre-partie qui nous est loyalement due.* »

Avant de quitter l'année 1904, nous tenons à citer un passage d'un article publié par M. Haguet, partisan de la Faucille, dans le *Journal des Transports* de Paris. M. H. écrivait :

• Situé à l'autre bout de la Confédération helvétique, dans une enclave française — loin du soleil bernois, tout embrasé des ardeurs germaniques — la petite république de Genève, où se retranche le dernier contingent de l'opposition libérale anticentraliste, où demeurent encore vives les dernières sympathies sur lesquelles puisse compter la France, languit solitaire, sur les rives bleues du Léman, et renvoie aux échos des Alpes savoisiennes les désespoirs et les rancunes que lui inspire sa pitoyable destinée de Cendrillon.

..... La germanisation s'étend aujourd'hui dans le sud, jusqu'au cœur du canton de Vaud, à la limite de notre Pays de Gex ! *La république de Genève oppose un dernier rempart à « l'influence allemande » et elle saisit l'occasion du percement du Simplon pour chercher à tendre, d'un côté, la main à la France, et de l'autre, à l'Italie, établissant ainsi le lien entre ces deux peuples de race latine vers qui se tournent naturellement ses affinités, ses intérêts et ses besoins. Le moyen recherché, c'est l'établissement du Lons-le-Saunier-Genève.*

La ligne de Lons-le-Saunier-Genève présenterait, en effet, ce double avantage de réaliser le plus court chemin entre Paris et le Simplon et de permettre à cette antique cité, qui fut la Rome calviniste et qui est restée si française de cœur, de trouver, en évoluant dans notre orbite, les rayons bienfaisants que l'astre bernois entend réservé aux seuls Helvètes qui pensent en allemand. »

Nos Confédérés de la Suisse allemande sauront apprécier l'étrange saveur de la prose fauillarde et absurde de M. Haguet.

---

## X. Les projets du Dr Gauthier et la note suisse.

On espérait que la question du Frasne-Vallorbe prendrait une meilleure tournure quand le cabinet viendrait à changer.

L'événement ne répondit pas à cette attente. Le ministère Rouvier ayant succédé au commencement de 1905 au cabinet Combes, M. Trouillot, de Lons-le-Saunier, redevint ministre au bout de peu de mois. Quant à M. Maruéjouls, il eut pour succès-

seur aux travaux publics M. le Dr Gauthier. Or M. Gauthier, beau-père de M. Emile Cère, député de la ville de St-Claude, c'est-à-dire l'un des terminus de la ligne de la Faucille, arriva au ministère complètement prévenu en faveur de cette ligne. Son siège était fait. Au lieu de se renseigner avec impartialité, comme l'avait fait M. Maruéjouls, et de répondre à la notification officielle du Conseil fédéral au sujet de la ratification du traité Frasne-Vallorbe, il procéda par la voie peu diplomatique d'interviews avec des reporters de journaux pour faire connaître à la Suisse son intention bien arrêtée de percer la Faucille... et le Mont-Blanc.

Induit en erreur par des renseignements dont on devine l'origine, il annonçait qu'après le percement très prochain du Loetschberg, la Suisse ferait passer le trafic du Simplon par Berne, au détriment de la ligne Pontarlier-Vallorbe. « Il s'agit, disait le ministre, de continuer ensuite la Faucille par le percement du Mont-Blanc, qui ferait passer par Genève la plus grande route commerciale de l'Occident et annihilerait fatallement les deux artères parallèles du Gothard et du Simplon. »

Si la Suisse se faisait prier pour concourir à l'annihilation du Gothard et du Simplon, on contournerait son territoire, tout simplement.

Cette interview causa à Genève à la fois de la joie et quelque embarras. On y déclara que M. Gauthier et le ministère ne faisaient qu'un et que les Vaudois n'avaient plus à choisir qu' « entre la Faucille et rien ». Mais on trouva aussi que M. Gauthier aurait mieux fait de jeter un voile provisoire sur le percement du Mont-Blanc, dont la perspective ne paraissait pas de nature à justifier l'allocation d'une subvention fédérale.

En France, les projets onéreux de M. Gauthier soulevèrent une vive opposition, particulièrement au P.-L.-M. Dans une conférence contradictoire devant la Conférence d'économie politique nationale de Paris, M. Noblemaire déclara que le moment était venu de mettre un terme aux « discussions stériles qui paralysaient sa Compagnie depuis cinq ans. » Il soumit le projet genevois à une critique impitoyable et confirma (ce qu'il avait toujours dit) que ce projet comportait une subvention suisse d'environ 70 millions. M. Noblemaire termina en disant :

« Aussi, quoi qu'il m'en coûte, quelle que soit mon amitié pour Genève, quelque partisan que j'aie pu être, avec une réserve essentielle, de la Faucille, je suis dans l'obligation de dire à ceux de ses représentants que je vois ici et dont je connais depuis longtemps l'intelligente ardeur, ce que j'ai dit il y a longtemps déjà aux deux représentants les plus éminents de ce comité à Genève, MM. Ador et Turettini : « Il ne con-

vient pas que des hommes de votre valeur passent leur vie à s'hypnotiser devant des morts, pour essayer de les galvaniser; *morte est la Faucille*, cherchez pour vos intérêts genevois une autre direction, et je la leur ai indiquée, ce n'est plus de la Faucille qu'il faut parler. »

Venant d'un homme aussi autorisé, ces déclarations irritèrent au plus haut point M. Gauthier. Afin de réduire les oppositions, le ministre crut devoir prononcer à St-Claude, dans l'arrondissement électoral de son gendre, un discours comminatoire où il reconnaissait que son prédécesseur avait signé une convention intervenue entre le J.-S. et le P.-L.-M. pour la construction du Frasne-Vallorbe, « que l'on considérait comme chose faite ». Quant à lui, il faisait table rase de ces projets, condamnait le Frasne-Vallorbe comme une folie financière et économique et décidait que la Faucille se percerait. Le P.-L.-M. était admonesté dans le couplet que voici :

Dès lors ma résolution fut prise et mon plan arrêté. Mais il y avait des adversaires que vous connaissez bien. Je me trouvai un jour en présence d'un homme de grande science et de grande intelligence, occupant une très haute situation — j'ai nommé M. Noblemaire — et je ne pus m'empêcher de lui reprocher sur ce sujet ses attitudes successives et contradictoires. Je lui signifiai que mon opinion était faite et que dans un délai très bref je lieraïs conversation avec lui au sujet de la Faucille, et je lui fis comprendre qu'une administration détenant un monopole de l'Etat devait cesser les pratiques abominables qui consistent à mener une campagne pour contrecarrer les idées du gouvernement, en le priant de faire cesser des polémiques qui peuvent arrêter ou entraver la réalisation des projets gouvernementaux.

Ai-je été obéi ? Je l'ignore encore.

Les grandes Compagnies de chemins de fer françaises dépendent du ministre des travaux publics pour tant de choses qu'elles ne peuvent entrer en lutte ouverte avec lui. Après une résistance et des protestations énergiques contre un projet qu'ils estimaient ruineux et contraire aux intérêts français, les organes du P.-L.-M. furent contraints de signer une convention qui mettait à la charge du P.-L.-M. une somme de 25 à 30 millions, dont l'Etat garantissait l'amortissement et les intérêts. Les confidents du ministre annonçaient que la Suisse était taxée à 30 millions, dont 20 millions du canton de Genève et 10 millions de la Confédération. On comprenait dans cette somme l'économie résultant de la non-exécution du Frasne-Vallorbe. L'Etat français ferait le reste... un joli reste.

Ces procédés diplomatiques tout à fait nouveaux causèrent plus que de la surprise au Palais fédéral. Outre qu'ils révélaient la con-

tinuation des négociations entre les agents de la Faucille et des ministres français, ils témoignaient d'un sans-gêne étrange. En avril déjà, le Conseil fédéral jugea utile d'adresser au gouvernement français, par l'intermédiaire de M. Lardy, une note verbale dans laquelle il rappelait tout ce qui s'était passé et ses instances en 1903 et en 1904 pour obtenir l'homologation du traité. Il constatait que sa note était restée sans réponse et disait : « La retraite » du cabinet dont M. Maruéjouls faisait partie, ne doit pas entraîner la remise à l'étude d'une question depuis si longtemps pendante et suffisamment étudiée. D'après des renseignements qui nous sont parvenus, on aurait manifesté dans les sphères ministérielles, l'intention de reprendre à nouveau avec la Suisse des pourparlers sur l'ensemble des lignes d'accès au Simplon. Afin d'écartier tout malentendu et d'éviter tout nouveau retard, le Conseil fédéral croit devoir répéter qu'il maintient complètement et sans réserves son approbation à la percée du Jura par le Mont-d'Or, qu'il insiste derechef pour l'octroi, aussi rapide que possible, de la concession sollicitée du gouvernement français en faveur de la Compagnie P.-L.-M. pour la partie française de ce tracé et qu'il ne peut entrer actuellement en négociations sur aucun autre tracé... Le gouvernement fédéral se voit ainsi amené, par la force des choses, à insister auprès du gouvernement français pour la prompte adoption de la combinaison certifiée depuis près de quatre ans entre les administrations intéressées et officiellement acceptée par la Suisse depuis décembre 1902. »

Ce que le Conseil fédéral disait dans cette note, il n'avait cessé de le répéter depuis 1902. Le croirait-on? L'organe du gouvernement genevois, le *Genevois*, l'accusa *d'amnésie* et de *felonie*, et l'on persista au bout du lac à tenir ces déclarations pour inexistantes. Les intrigues continuèrent de plus belle entre Faucillards suisses et Faucillards français. La *Réforme économique* de Paris écrivait très justement :

La tactique des partisans de la Faucille, comme nous avons eu l'occasion de le déclarer maintes fois, a consisté à dire en Suisse : « Toute la France veut la Faucille » — et l'on sait ce que vaut cette affirmation ! et à dire parallèlement en France : « Toute la Suisse veut la Faucille » — ce qui est tout aussi faux.

A mesure que les interviews, improvisations, toasts, confidences, etc., de notre ministre des travaux publics donnent enfin au projet de la Faucille, non pas une forme définitive, mais du moins une certaine consistance, l'opinion en Suisse comme en France, suppose plus rigoureusement les raisons de ce grandiose et inutile projet : et partout se dessine une opposition, qui n'est pas l'opposition d'un clan, ni d'une coterie ; mais l'opposition du bon sens.

## VI. Le Frasne et la Faucille à la Chambre française.

Désireux de connaître les intentions réelles du gouvernement, MM. Ch. Dumont, Couyba et d'autres députés encore avaient déposé à la Chambre des interpellations dont la discussion était sans cesse ajournée : on attendait toujours le dépôt des projets annoncés par le ministre. Enfin, le 30 novembre 1905, M. Plichon, député du Nord, un des membres les plus compétents de la Chambre, qui développait une interpellation sur l'avancement des grands travaux publics, en profita pour saisir le Parlement de la question des voies d'accès au Simplon. Il en fit un historique aussi exact que déconcertant pour les partisans de la Faucille. N'appartenant à aucun des départements directement intéressés et n'y ayant aucun gendre, M. Plichon pouvait parler en toute indépendance. Il démontra fort bien la nécessité pour la France d'utiliser de son mieux l'ouverture du Simplon et les immenses avantages du Frasne sur la Faucille. De Calais à Milan, le raccourci du Frasne assurait un avantage de 80 kilomètres sur la Faucille ; cet avantage était de 84 kilomètres entre Dunkerque et Milan ; de 103 kilomètres d'Ostende à Milan ; de 84 kilomètres d'Anvers à Milan.

Je voudrais, dit en concluant M. Plichon, que nous agissions avec ordre et avec méthode ; je voudrais, en résumé, qu'on se préoccupât de suite de trouver un accès au Simplon. Que ce soit par Frasne-Vallorbe ou par la Faucille, peu m'importe ; je n'ai aucun intérêt engagé dans la question ; j'ai exposé devant la Chambre les raisons qui me paraissaient faire redouter le percement de la Faucille, dont la dépense est évaluée entre 115 et 150 millions, qui comporterait des tunnels d'une longueur énorme, alors que nous sommes fondés à redouter que la Suisse n'intervienne dans cette opération que d'une façon tout à fait insuffisante, si elle intervient ; tandis que de l'autre côté nous voyons un projet infinitiment plus modeste, puisqu'il ne coûtera que 28 millions ou 21 millions, avec la contribution promise par la Confédération helvétique, et qui consiste à faire un raccourci par Frasne et Vallorbe, au sud de Pontarlier, à améliorer les rampes, les pentes, le tracé de la voie, et qui mettra en communication avec le débouché septentrional du Simplon la partie de France où se trouvent concentrés les nœuds de nos voies de communication.

Et après avoir établi que le centre géographique qui se trouve près de Gray et d'où la voie d'accès du Simplon se continuera par Frasne et Vallorbe était la mieux appropriée de toutes, l'orateur ajoutait :

Ne croyez pas que la voie de Lons-le-Saunier à Genève, comme se sont plu à le répéter les défenseurs du projet de la Faucille avec leur merveilleuse insistance, présente des avantages plus considérables pour le centre de la France. Ainsi de Nevers à Lausanne par Frasne-Vallorbe, la distance réelle est de 395 kilomètres ; par le col de la Faucille, c'est-à-dire par la ligne de Lons-le-Saunier à Genève, elle sera de 400 kilomètres. — Je reconnaissais que si, au lieu de comparer les distances réelles, on comparait les distances virtuelles, on économiserait, par la ligne de la Faucille, un quart d'heure, qui d'ailleurs serait perdu à Genève, mais vous payeriez 150 millions, ce que, de l'autre côté, vous ne payeriez que 28 millions.

Démontés par cette attaque imprévue, les partisans de la Faucille défendirent leur projet par l'organe de M. Dormoy, député de Bordeaux. M. Ch. Dumont rompit une lance en faveur du La Joux-Vallorbe, variante du Frasne acceptée par la Suisse. M. Couyba recommanda le raccourci Labarre-Sénans, qui est en corrélation avec le Frasne. M. Empereur demanda le percement du Petit-St-Bernard, et M. Lebrun prôna le Lötschberg.

L'effet du discours de M. Plichon avait été considérable. Un excellent discours de M. Janet, ingénieur des Ponts et Chaussées, et député de Besançon, et l'intervention de M. Fernand David, député de la Haute-Savoie, achevèrent la déroute des partisans du projet genevois. Après avoir examiné successivement toutes les solutions proposées, M. Janet dit ceci :

On a voulu encore voir dans la ligne Lons-le-Saunier à Genève l'amorce d'une sorte de Grand Central européen est-ouest. Il y a déjà des « Grand Central » un peu partout. L'expression fait certes très bien dans un prospectus, mais dans la réalité elle ne s'applique que selon les convenances de ceux qui l'emploient. Le Grand Central de beaucoup de gens, c'est celui qui passe chez eux, qui les mène où ils ont affaire, qui leur donne toutes leurs aises. Ceux-là trouveront généralement que seul, il donne satisfaction aux intérêts généraux de la France, puisqu'ils sont d'abord les leurs. (*On rit.*)

C'est toujours avec surprise, je l'avoue, que j'entends certains partisans de la Faucille prétendre que la nouvelle ligne mettra plus facilement et plus directement en communication la plus grande partie de la France avec l'Italie et même avec l'Orient, qu'elle donnera aux ports français de la Manche et de l'Atlantique la possibilité de lutter, pour le trafic de l'Europe centrale, avec les ports de la Belgique, de la Hollande

et de l'Allemagne. Mais la simple comparaison des distances kilométriques montre que la partie de la France qui aura intérêt à passer par la Faucille pour gagner Milan ne comprend qu'une étroite bande est-ouest, englobant Beaune, Châlon, Autun, et se terminant en pointe au voisinage de Clamecy. On ne se trouve en présence que d'un rêve, qui peut être séduisant et généreux, mais que le plus simple examen précis fait tomber aussi facilement qu'un château de cartes. (*Très bien ! Très bien !*)

On se demandera peut-être, en présence de pareilles conclusions, comment un si grand nombre de Chambres de commerce et de Conseils généraux ont pu donner des avis favorables à la Faucille. Sans connaître le secret des délibérations qui ont eu lieu lorsque la question a été sérieusement étudiée, on peut penser que la plupart de ces assemblées ont considéré comme plus importantes leurs relations avec Genève qu'avec le Simplon. (*Très bien ! Très bien !*)

La Faucille doit être considérée simplement comme une ligne franco-genevoise et elle est déjà suffisamment intéressante à ce titre. C'est lénormité de la dépense qui la rend seule inexécutable tant que l'on n'aura pas obtenu de très fortes subventions de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et du gouvernement suisse. (*Très bien ! Très bien !*)

Quant à M. F. David, il posa le doigt sur le point douloureux du raccordement des deux gares de Genève et de la préférence à donner à l'une des deux rives du lac. Le *Journal de Genève*, dé-sapprouvé, il est vrai, par le *Genevois*, avait écrit : « Quant à la » crainte de voir Genève effectuer le raccordement, une fois la » Faucille construite, et concurrencer ainsi, sans motif sérieux, » les lignes de chemins de fer suisses, elle est sans fondement » aucun et particulièrement outrageante pour le patriotisme des » Genevois ».

Ainsi, à Genève, répondit M. David, on considère comme outrageant pour le patriotisme genevois d'admettre que la France, qui fait avec ses capitaux un chemin de fer, puisse demander que la circulation soit dirigée sur les voies françaises du sud du lac, lesquelles sont plus courtes. Il nous semble, à nous, Français, que le patriotisme de M. le ministre des travaux publics sera aussi chatouilleux que celui des Genevois. Le sentiment patriotique sera d'ailleurs d'accord ici avec la compréhension bien nette des intérêts financiers.

Je suis convaincu que M. le ministre ne consentirait jamais à accepter qu'un chemin de fer créé par les capitaux français pût abandonner les rails français depuis Genève jusqu'à Saint-Maurice, alors que les rails français lui offrent la direction la plus courte, la plus rapide.

La Chambre applaudit M. David.

L'embarras de M. Gauthier parut fort grand. Au lieu de s'expliquer sur les contradictions qu'on reprochait à son ministère, il se

contenta de dire qu'il discuterait la question en présentant un projet. Le président du conseil, M. Rouvier, n'intervint pas. Homme d'Etat, grand financier, diplomate habile, M. Rouvier pense sans doute que la France a des tâches plus pressantes que la perforation des grands trous révés par M. Gauthier.

L'impression générale fut qu'après ce débat, le projet Lons-le-Saunier à Genève était condamné. Il n'y eut plus que certains journaux fauillard pour contester la défaite, sans doute afin de pouvoir plus tard rejeter sur la Confédération la responsabilité de la déception finale.

## VII. Les dernières cartouches du comité de la Faucille.

L'inépuisable imagination des promoteurs de la Faucille devait trouver un moyen de renflouer le bateau dématé. Toujours sans répondre à la notification suisse de 1902, le ministre des travaux publics fit demander à la Suisse, en janvier 1906, par l'intermédiaire de l'ambassadeur, M. Raindre, de reprendre en commun avec la France l'étude d'ensemble des voies d'accès au Simplon. Comme si cette étude n'avait pas été faite par la grande commission instituée en 1901 par M. Baudin! Sans se déjuger, le Conseil fédéral ne pouvait répondre autrement qu'il ne l'avait déjà fait. Tout en exprimant son étonnement de ce que la demande lui fut présentée au nom du ministre des travaux publics seul, il refusa d'aborder la question des autres voies d'accès avant que la solution du Frasne-Vallorbe, préparée par les prédécesseurs de M. Gauthier, n'eût été liquidée par l'adhésion de la France.

Quelques jours après — il est permis de supposer que ce fut sur des réclamations de MM. Gauthier et Trouillot — le chargé d'affaires français à Berne fit savoir que la démarche de l'ambassadeur devait être considérée comme émanant du gouvernement tout entier. A la suite de cette déclaration, le Conseil fédéral crut devoir accepter la conversation. Il le fit dans une note dont la conclusion circonscrit l'objet de la discussion de la manière suivante : « Le Conseil fédéral doit insister pour que la question de » la ligne d'accès par Vallorbe soit discutée avant tout autre » projet. Le Conseil fédéral ne saurait se départir du point de vue » auquel il s'est placé jusqu'ici. En revanche, il est tout disposé à

» entamer des pourparlers qui porteraient en première ligne sur » la question de la voie d'accès par Vallorbe. Il s'y prête d'autant plus volontiers que cette question est, surtout pour ce qui concerne le point de départ du raccourci en France, susceptible de plusieurs solutions. »

On sait la démonstration que le Conseil d'Etat genevois a faite en corps à Berne le 1<sup>er</sup> février, pour dessiller les yeux du Conseil fédéral et le guérir de son « amnésie ». On sait aussi que MM. Forrer et Zemp ont accueilli les magistrats genevois avec beaucoup d'égards et de bienveillance, tout en leur déclarant que le Conseil fédéral ne modifierait pas son attitude et n'étudierait la question de la Faucille qu'après liquidation de celle du Frasne-Vallorbe dans un sens affirmatif. Cette partie de l'entretien a été soigneusement passée sous silence dans la séance du Grand Conseil de Genève où le Conseil d'Etat a déposé la demande de concession de la partie de la ligne de la Faucille projetée sur territoire suisse. En revanche, on a répandu le bruit que les membres du Conseil d'Etat avaient rapporté de Berne des assurances très satisfaisantes, et ce bruit a fait son chemin jusqu'à Paris.

Nous ignorons ce que les Chambres fédérales feront de cette demande de concession, qui est vide de sens tant que la Faucille n'est pas décidée. Mais nous serions fort surpris que l'octroi de la concession ne fût pas représenté à Paris comme une adhésion implicite de la Suisse au projet de la Faucille, et même considérée là-bas comme telle. Il n'en serait évidemment rien, mais la politique se paie moins souvent de réalités que d'apparences.

Le résultat final nous laisse sans crainte. Tôt ou tard le Mont-d'Or se percera. Jamais la France n'ira dépenser 100 millions et plus pour une voie d'accès Paris-Genève, réalisable au prix de difficultés techniques et politiques excessives, quand l'exécution du Frasne-Vallorbe, simple correction d'une voie d'accès existante, lui permet d'obtenir les mêmes résultats économiques presque sans difficultés et avec cinq ou six fois moins de frais.

Même dans son état actuel, la ligne de Vallorbe serait en état de concurrencer celle de la Faucille. D'après les calculs d'un technicien de grand mérite, en admettant comme vitesse sur les lignes de plaine (rampes du 10 % et au-dessous), la vitesse commerciale de 60 km. à l'heure, qui est celle des express Genève-Lausanne, et sur les lignes de montagne la vitesse de 50 km., qui est la vitesse réalisée dans la traversée du Gothard (rampes 27 %), on arrive aux résultats que voici :

1. Dijon-Faucille-Genève-Lausanne, 235 km. à 60 km. à l'heure == 3 h. 55 m.

2. Dijon-Pontarlier-Vallorbe-Lausanne :

a) Dijon-Mouchard 79 km. à 60 km. par heure =	1 h. 19
b) Mouchard-Pontarlier-Daillens 113 km. à 50 km. l'heure =	2 h. 16
c) Daillens-Lausanne 19 km. 5 à 60 km. l'heure =	0 h. 20
Total	3 h. 55

Donc, sans le raccourci Frasne ou La Joux-Vallorbe, il y aurait égalité dans la durée du parcours. La correction Frasne-Vallorbe la raccourcirait de 17 km., ce qui, à 50 km. à l'heure, réduirait la durée du parcours de vingt minutes.

Conclusion : si la Faucille était construite et que le Mont-d'Or ne fût pas percé, les personnes transitant de Paris à Milan n'auraient pas avantage à se servir du premier itinéraire, puisque, sans gagner du temps, elles auraient à payer 20 à 23 km. de tarif de plus que par la voie actuelle de Pontarlier. La construction du Frasne ou La Joux-Vallorbe porterait ce chiffre à 37 ou 40 km. de tarif en réduisant la durée du parcours d'au moins vingt minutes.

Quant aux frais d'exploitation résultant des rampes plus fortes sur le Vallorbe-Frasne que sur la Faucille, ils peuvent être évalués pour 14 km. à 350,000 fr. par an, dépense qui, capitalisée, représente 8,750,000 fr. C'est pour éviter cette dépense que les partisans de la Faucille proposent de construire une nouvelle ligne évaluée de 100 à 150 millions !

Comme l'a si bien démontré M. Pinón, dans un article des *Questions diplomatiques et commerciales* (1), étant donné que les marchandises ne choisissent pas leur itinéraire, mais que les chemins de fer le choisissent pour elles selon la règle invariable entre Compagnies de la distance *réelle* la plus courte, la Faucille ne peut prétendre en aucune manière à celle-ci. Quand on répartit les zones de trafic de la France en se basant sur les distances réelles entre le Gothard, le Simplon et le Cenis, on constate que l'itinéraire Lons-le-Saunier-Geneve, soit la Faucille (*sans* construction du Frasne-Vallorbe) n'offre la plus courte distance que pour un îlot de territoire français limité à peu près par Poligny, Dôle,

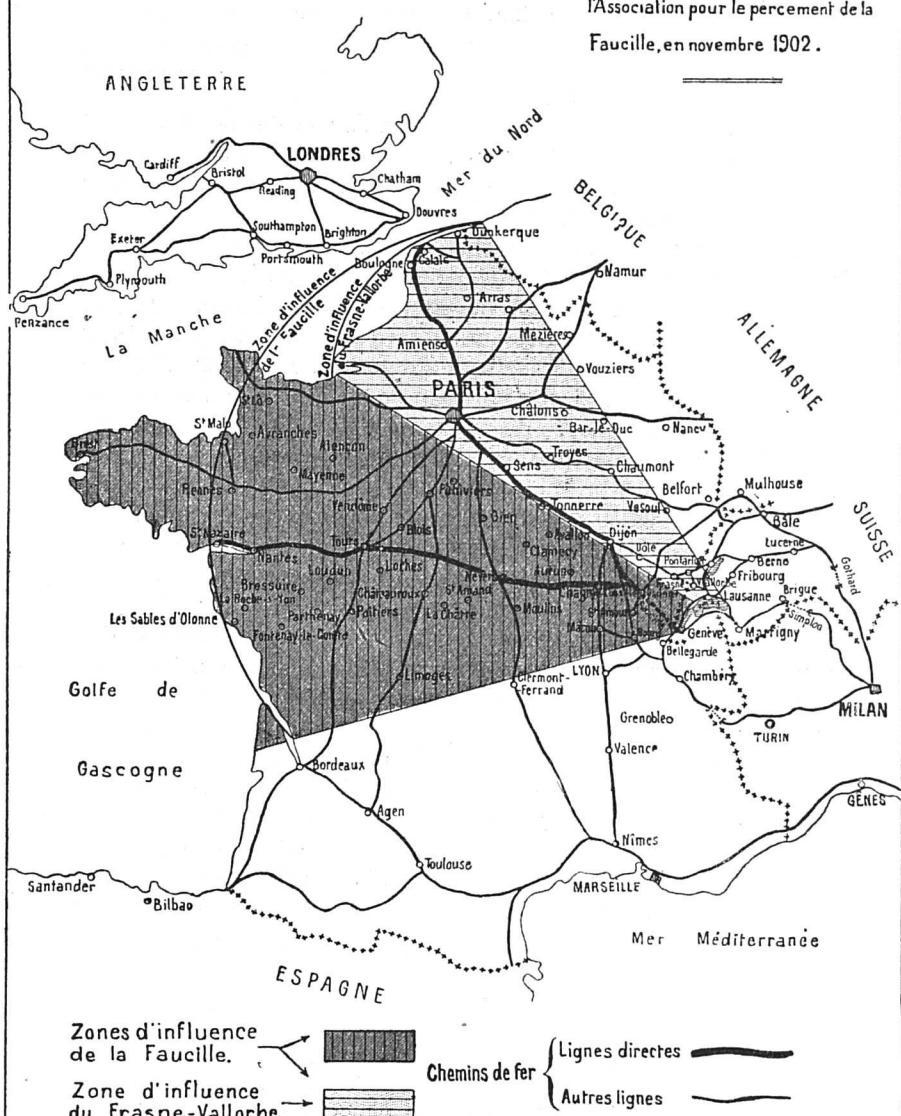
---

(1) Il serait trop long de citer tous les articles et brochures qui ont paru sur la question des voies d'accès du Simplon. La campagne de M. Léon Sentupéry dans le *Lyon Républicain* a été un modèle de bonne documentation, de dialectique serrée et honnête. Les mordants entrefiletés de M. Arren dans l'*Eclair*, de Paris, ont été très remarqués. Dans les périodiques les articles si fortement documentés de MM. Doumergue, Lebon, A. Sayous, Pinon, de MM. Brunhes et Girardin, professeurs à l'Université de Fribourg, de M. R. Bovet, Perey, ingénieur, et de bien d'autres, ont éclairci tous les côtés de la question.

## SCHÉMA FANTAISISTE DE LA ZONE D'INFLUENCE DE LA FAUCILLE.

LE RÊVE.

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

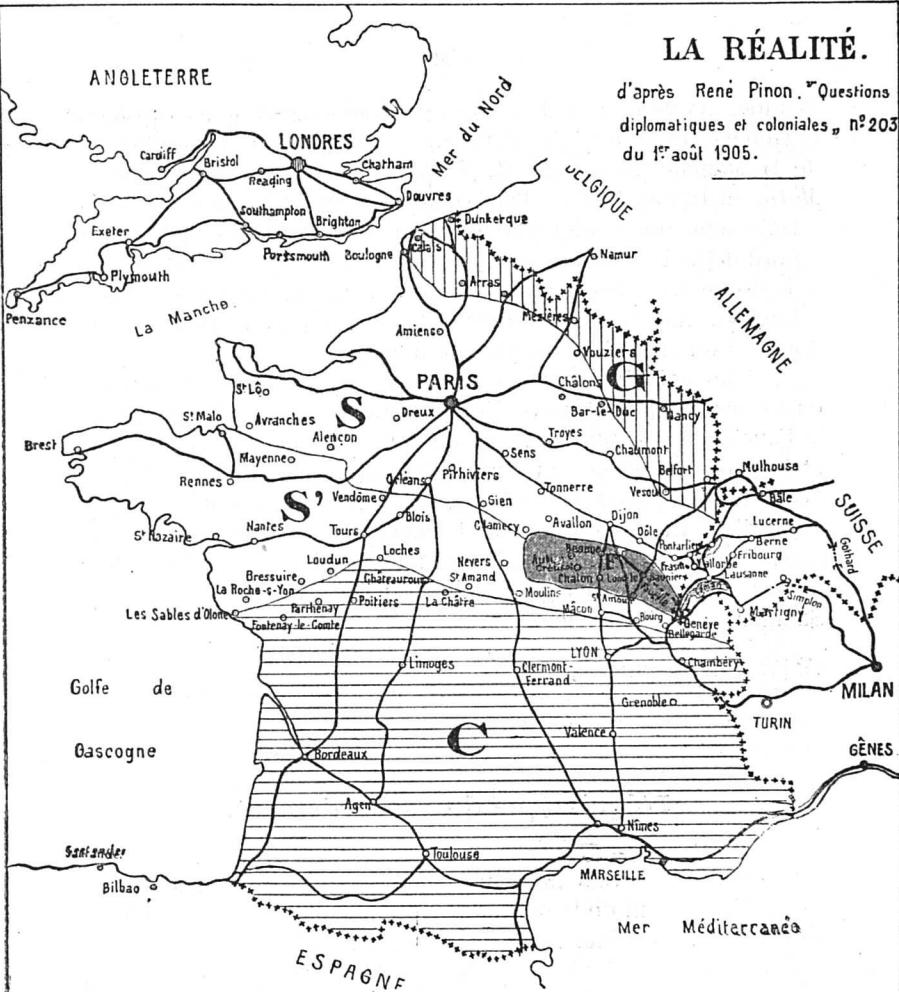


Echelle approximative 1: 9.500.000.

# CARTE DE LA ZONE D'INFLUENCE RÉELLE DE LA FAUCILLE

## LA RÉALITÉ.

d'après René Pinon, "Questions diplomatiques et coloniales," n° 203  
du 1<sup>er</sup> août 1905.



## MILAN SUR LA FRANCE.

ZONES de trafic en France d'après les distances réelles sans le raccourci de FRASNE - VALLORBE, la Faucille étant supposée faite.

Zone du SIMPLON	MONT CENIS	
	Via St Gingolph-Bellegarde.	
	Via Genève-Lons-le-Saunier.	
	Via Lausanne-Vallorbe.	
	ST GOTTHARD-BÂLE	

Echelle approximative 1:9.500.000.

100 50 0 100 200 300 400 500

Beaune, Avallon, Clamecy, Autun, Châlon, St-Amour, St-Claude et Genève, et ne peut desservir aucun des ports de l'Atlantique et de la Manche. Aussi, dit M. Pinon, quand nous lisons dans le *Malin* du 12 juin 1905 : « Par la Faucille viendrait déboucher naturellement, non seulement le grand trafic de l'Angleterre et du nord de la France passant par Paris, mais encore tout le trafic de l'ouest et des grands ports de l'Océan, Le Havre, Brest, Lorient, Nantes, La Rochelle et Bordeaux », nous nous demandons si l'on entend se moquer de nous.

Tant au point de vue des voyageurs qu'à celui des marchandises, la ligne Vallorbe l'emportera sur celle qu'on projette à la Faucille. C'est un point qui ne peut être sérieusement réfuté ; et les fantasmagories du Grand Central, de marchandises qui se déchargent dans les ports français de l'Atlantique pour se rendre à Brindisi à travers un nombre incalculable de kilomètres de tunnels, sont de la haute fantaisie et rien de plus ; des perspectives ouvertes par d'habiles gens, natifs ou représentants de Lons-le-Saunier et de St-Claude.

---

### L'équivoque du raccordement.

Le comité genevois finira par s'apercevoir qu'il a mal calculé en se départissant de la neutralité qu'il affectait encore en 1902 et en voulant déposséder la ligne de Jougne. Après tous les sacrifices que le canton de Vaud a faits pour cette ligne et pour le Simplon, après ceux de la fusion et du rachat du J.-S. (1), c'est trop lui

---

(1) Dans son rapport au Grand Conseil vaudois du 2 décembre 1902, sur le rachat à l'amiable du J.-S., le rapporteur disait ceci : « Surtout nos hésitations sont levées par un fait important. Les Chambres fédérales ont accordé à la Cie P.-L.-M. la concession du Frasne-Vallorbe sur territoire suisse et assuré, pour autant que cela dépend de la Suisse, la construction de la voie d'accès qui doit conserver au canton de Vaud le bénéfice légitime de l'entreprise au succès de laquelle il a contribué plus quaucun autre en dépit d'un nombre incroyable de difficultés et d'obstacles. Nous devons remercier le Conseil d'Etat de la clairvoyante ténacité dont il a fait preuve. Des remerciements sont dus aussi non seulement en première ligne à la direction du J.-S., mais à l'autorité fédérale. La bienveillance qu'elle nous a témoignée dans cette affaire et les intérêts de la Confédération nous sont garants des efforts qu'elle fera encore pour l'acheminer à une solution définitive et satisfaisante. »

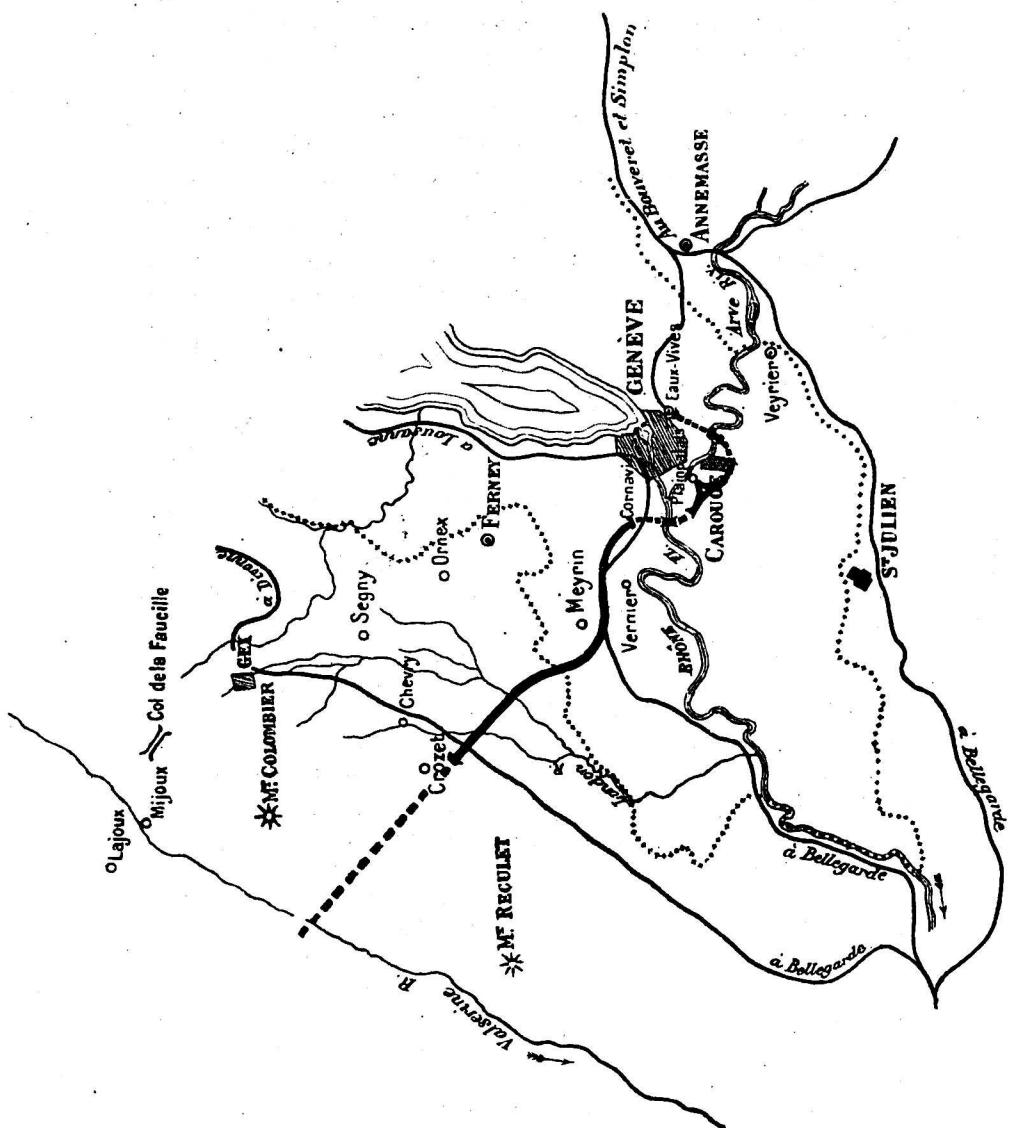
demander que de vouloir le réduire à la portion que le comité de la Faucille lui assigne. Car c'est une plaisanterie d'un goût médiocre que de nous dire que le trafic de la Faucille passera par Lausanne et la rive suisse du Léman. Non, si la Faucille se perce, le raccordement des deux gares de Genève se fera, et c'est par la rive gauche rectifiée, plus courte que l'autre, que le trafic s'acheminera au Simplon... jusqu'au jour où le percement du Mont-Blanc le dérivera dans une autre direction.

C'est ainsi que l'entendaient en 1899 les inventeurs du projet de la Faucille. Le ministre Gauthier ne l'a jamais compris autrement. Toute négociation avec la France ayant pour but d'assurer exclusivement et définitivement le trafic à la rive droite est condamnée à l'avortement. Ce n'est pas la peine d'ouvrir de stériles négociations pour aboutir à cette constatation inévitable. Si les négociateurs français acceptaient cette base de discussion, l'indignation de la Savoie trouverait dans les Chambres un puissant et victorieux écho.

Sans doute, on se donne une peine infinie à Genève pour maintenir l'équivoque dont on entoure depuis quelques années cette question du raccordement. On veut oublier qu'en 1898 le Grand Conseil de Genève a voté en principe le raccordement des deux gares de Cornavin et des Eaux-Vives « pour une ligne destinée à supporter un grand trafic » et qu'autour de la gare des Eaux-Vives de vastes emplacements sont réservés. Quand M. Wyss où M. Fulpius demandent au Grand Conseil où en est cette question, le Conseil d'Etat leur répond qu'il y a de bonnes raisons pour n'en pas parler à ce moment. Quand M. de Morsier signale ce point épique entre tous du problème de la Faucille, le Grand Conseil couvre sa voix par des huées, et M. le conseiller d'Etat Vincent lui fait cette réponse concluante que la question ne se pose pas aujourd'hui ! Mais en même temps, comme il ne faut pas gâter les affaires du côté de la France, on se répartit les rôles dans la presse. Tandis que le *Journal de Genève* s'indigne à l'idée du raccordement et le dit exclu, le *Genevois* affirme qu'il se fera et prodigue aux Savoisiens de rassurantes promesses. C'est bien le cas de répéter avec un personnage de la comédie de Beaumarchais : « Ah ça ! qui trompe-t-on ici ? »

Dans quelles conditions le raccordement devrait se faire pour satisfaire la Savoie, c'est ce que M. Jacquier, ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, nous a expliqué dans sa brochure de 1905 sur : *Les voies françaises d'accès au Simplon*.

« Si la France acceptait d'exécuter la ligne de la Faucille, écrit-il, sans exiger qu'elle fut reliée le plus directement possible avec la gare de Genève-Eaux-Vives, qui est le terminus des



Le raccordement des deux gares de Genève-Cornavin et Genève-Eaux-Vives,  
d'après une carte publiée en 1899 par des journaux genevois  
et conforme au projet du comité de la Faucille.

» gares de la Haute-Savoie, il en résulterait pour les relations de  
» Paris avec l'Italie et avec ce dernier département un dommage  
» très considérable... La ligne de la Faucille, ainsi interrompue à  
» Genève, créerait une situation intolérable et il faut admettre  
» *comme condition absolue* que la France ne peut consentir à l'exé-  
» cution de cette ligne que si le raccordement en fait partie inté-  
» grante. Il est indispensable en outre que les enclaves genevoises  
» destinées à souder des lignes françaises soient elles-mêmes  
» assimilées à des lignes françaises. Il ne s'agit pas, bien entendu,  
» de les soustraire à la souveraineté de la Confédération ; mais il  
» doit être admis que l'exploitation de ces enclaves ne peut être  
» faite que par la France... La formule posée par la Chambre de  
» commerce française de Genève « pas de raccordement, pas de  
» Faucille » est la seule vraie. C'est là un point sur lequel il im-  
» porte de ne laisser subsister aucune équivoque. On dit quelque-  
» fois, *surtout à Genève* : faisons d'abord la Faucille ; *le raccorde-  
ment en sera la conséquence obligée*. Mais la France ne saurait  
» consentir à une telle combinaison sans compromettre gravement  
» ses intérêts, car si la ligne de la Faucille s'exécutait ainsi, le  
» raccordement ne se ferait pas ou se ferait dans les conditions les  
» plus défavorables au point de vue des communications *directes*  
» avec la Haute-Savoie. Il est donc indispensable que le raccorde-  
» ment à travers Genève fasse partie *intégrante et inseparable de  
la ligne de la Faucille*. »

Voilà un langage qui est clair et qui soulage des équivoques genevoises. Nous prions nos Confédérés de méditer ce passage. Il n'est pas du premier venu. Il est de l'homme éminent qui présidait en 1901 la grande commission chargée par le ministre Baudin d'étudier la question des voies d'accès au Simplon.

On ne résoud pas une question en l'ajournant ou en refusant de la discuter, comme l'a fait M. Vincent, ou en donnant à entendre, avec M. Turrettini, que la France ne fera pas les frais de la rectification de la voie sur la rive gauche du Léman. Comment, voici un gouvernement qu'on nous montre prêt à jeter des centaines de millions dans les gouffres de la Faucille et du Mont-Blanc et qui n'en trouverait pas une dizaine pour améliorer le tracé direct de la rive gauche du lac ? M. Turrettini est-il si mal informé qu'il ignore que les études de cette rectification sont terminées ? Les plans sont prêts.

D'autres allèguent que la Suisse pourra toujours entraver la France à l'entrée de St-Gingolph... « Dans ce cas », répond M. Jacquier dans sa brochure, « la France n'aurait qu'à user de » représailles sur un point favorable à la Suisse... » ou à nous menacer du Mont-Blanc. « C'est un *enfantillage* », écrivait, il y a

quelques jours, un partisan de la Faucille, le géographe Onésime Reclus, dans la *Revue du Touring-Club français*, « de voir dans la Faucille autre chose qu'une section de la ligne directe Paris-Milan par le Mont-Blanc ». Ne nous faisons pas d'illusion ; quand le Lons-le-Saunier-Genève aura été construit, il faudra boire le calice jusqu'à la lie. Ah ! ce sera autre chose que la convention avec l'Italie pour le Simplon.

Nous ne disons rien des dangers que peut présenter pour la Suisse cette enfilade de tunnels qui débouchent en face de sa frontière sur territoire français. A cet égard, les paroles de M. Bénassy, citées au commencement de ces articles, sont significatives. M. Bénassy est un bon Français. Il n'aurait pas voulu d'une Faucille qui pût nuire aux intérêts militaires de son pays.

A en croire les correspondants et les députés genevois, sans la Faucille la situation de leur ville est lamentable, et ne peut aller qu'en empirant. La Faucille doit être l'onguent ressuscitatif. Et cependant nos Confédérés de Genève sont riches, beaucoup plus riches que nous. Jamais le nombre des étrangers qui ont visité leur ville n'a été plus considérable (1). L'achèvement du chemin de fer le Fayet-Chamonix-Martigny (on l'a appelé une petite Faucille), va encore en augmenter le nombre, peut-être au détriment des bords vaudois du Léman. Le privilège de la zone franche assure à Genève une alimentation à bon marché : la zone franche ne peut écouter ses produits que chez elle. Sa situation admirable, les capitaux qu'elle recèle et qu'elle fait fructifier surtout au dehors, l'esprit d'initiative de ses habitants, leur ténacité à défendre les intérêts genevois, le développement probable de ses relations économiques avec Lyon et Bordeaux dès après l'ouverture du Simplon, son université florissante, sont tout autant de sources de prospérité autrement grandes que les entrepôts commerciaux et peut-être plus imaginaires que commerciaux qu'elle attend d'un raccourci Lons-le-Saunier-St-Claude. Quand le percement du Mont-d'Or aura été effectué, elle constatera bien vite que ses appréhensions étaient vaines. Ses ressortissants traverseront une partie du canton de Vaud pour se rendre à Paris. Le grand malheur que voilà !

---

(1) La statistique des étrangers descendus dans les hôtels et pensions de la ville de Genève du 15 mai au 15 octobre indique pour 1899, 100,414 ; pour 1900, 102,276 ; pour 1901, 126,572 ; pour 1902, 143,492 ; pour 1903, 152,558 ; pour 1904, 162,090. Pour les 6 premiers mois de 1905, on indiquait déjà 12,000 arrivées de plus que dans la période correspondante de 1904.

Et si, alors, elle veut absolument sa voie d'accès à elle ; si elle ne craint pas d'ouvrir la porte à de nouveaux flots d'immigrants et de rapprocher le jour où la population suisse sera en minorité chez elle (1), qu'à nous ne tienne ! Elle ne rencontrera plus d'obstacle du côté de ses voisins vaudois. La Confédération décidera. Quand le Gothard l'eut emporté sur le Simplon, le canton de Vaud dut attendre près de trente ans avant d'obtenir le passage alpin qui lui tenait tant à cœur. Nous nous permettons d'offrir notre patience en exemple à ceux de nos Confédérés genevois qui tiennent à la Faucille. Les Vaudois ne leur rendront pas la monnaie de leur opposition et de leur pièce. Il nous suffira d'avoir atteint le but que notre gouvernement poursuit depuis tant d'années avec une persévérande activité et qui est sa préoccupation la plus constante.

Le jour venu, nous sommes certain qu'en dépit de la misère qu'elle dépeint à ses Confédérés presque émus, Genève trouvera aisément les 20 millions qu'elle a promis en dot à la Faucille. Mais qu'elle a changé depuis l'époque (novembre 1815) où son grand patriote Pictet de Rochemont suggérait au duc de Wellington l'idée de détruire la route du Simplon construite par Napoléon, « de la restituer à la nature sur laquelle elle a été conquise » afin d'enlever soit à l'Autriche soit à la France un objet de tentation !

Lausanne, 12 mars 1906.

---

(1) Le bureau de statistique cantonal assigne au canton de Genève, pour l'année 1905, la population suivante : Genevois : 49,485. Confédérés : 36,958. Etrangers : 56,121. Total : 142,264

## LONGUEURS COMPARÉES DES GRANDS TUNNELS CONSTRUITS OU PROJETÉS.

Mont d'Or, 6225<sup>m</sup>

3<sup>me</sup> tunnel de la Faucille, 6400<sup>m</sup>

Arlberg, 10250<sup>m</sup>

2<sup>me</sup> grand tunnel de la Faucille, 11400<sup>m</sup>

Mont-Cenis, 12849<sup>m</sup>

Gotthard, 14984<sup>m</sup>

1<sup>er</sup> grand tunnel de la Faucille, 15200<sup>m</sup>

Simplon, 19730<sup>m</sup>

Avec raison l'on doit comparer  
les tunnels de la Faucille aux  
plus grands tunnels transalpins.

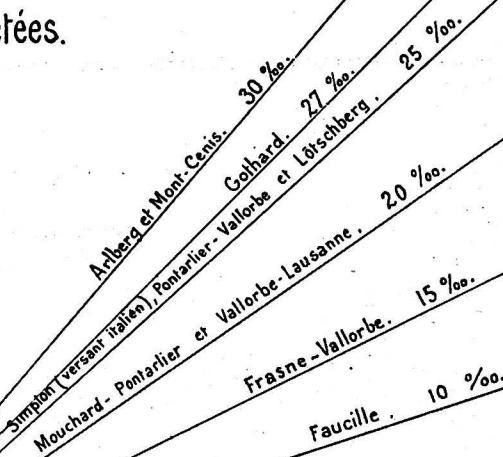
Tunnels projetés, ████████

Tunnels construits, ██████████

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

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

Plan horizontal.



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

## DISTANCES COMPARÉES DE PARIS À MILAN.

de PARIS

800 Kil.

Frasne - Vallorbe - Simplon, 830 Kil.

800 Kil.

Pontarlier - Simplon (ligne actuelle), 847 Kil.

800 Kil.

Faucille - Genève - Lausanne - Simplon, 870 Kil.

800 Kil.

Belfort - Bâle - Gothard (ligne actuelle), 897 Kil.

