

Ingénieurs et militaires français au Simplon 1800-1801

Michel LECHEVALIER

Avant-propos

La route napoléonienne du Simplon connaît ses premiers historiens, quelques années seulement après son achèvement. C'est d'abord, Nicolas Céard, son principal concepteur, qui écrit à la fin de sa vie un mémoire sur la route¹, alors qu'une polémique s'est développée avec certains de ses anciens élèves ingénieurs à propos de la paternité de l'ouvrage. C'est ensuite son fils Robert, qui publie quelques années plus tard une histoire des travaux², utilisant les souvenirs familiaux, mais aussi les papiers relatifs à la route, que son père, inspecteur des travaux du Simplon entre 1800 et 1805, avait pu garder. Ces mêmes pièces, conservées dans la famille, transmises de génération en génération, des Céard aux Odier, sont utilisées par Frédéric Barbey au début du XX^e siècle pour écrire sa magistrale histoire de la route du Simplon³; l'auteur a alors complété ces sources avec quelques documents conservés aux Archives nationales et aux Archives des Affaires étrangères à Paris.

Les débuts de la construction de la route, conduite sous la responsabilité du ministère de la Guerre pendant la première année, ont pourtant entraîné la production de nombreux autres documents, lettres, rapports, mémoires, cartes manuscrites..., émanant des autorités militaires françaises, dont beaucoup sont encore conservés aujourd'hui au Service historique de l'armée de Terre de Vincennes près de Paris (S.H.A.T.) et qui semblent n'avoir jamais été utilisés à ce jour dans le cadre d'une recherche sur la route du Simplon. Ce sont ces archives qui constituent la source essentielle de la présente étude.

¹ *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon et autres objets d'arts, adressé à M. Ch. Dupin*, Paris, 1820, 64 p. et carte.

² *Souvenirs des travaux du Simplon*, Genève, 1837, 82 p. et planches.

³ *La route du Simplon*, Genève, 1906.

Trois fonds d'archives ont été particulièrement utiles pour ces recherches, d'abord celui des «*Mémoires et reconnaissances*» dans lequel sont conservés plus de 240 pièces relatives à la route⁴, ensuite les archives de l'armée d'Italie⁵, dont dépendait le chantier, puisque le quartier général des travaux se trouvait à Domodossola, enfin les archives du génie⁶, plusieurs officiers généraux ou subalternes de cette arme ayant joué un rôle important dans l'organisation du chantier et la conception de la route. A ces trois fonds, ont été ajoutés les dossiers personnels d'un certain nombre d'ingénieurs des Ponts et Chaussées ou d'officiers ayant participé à la surveillance des travaux.

En complément, quelques pièces conservées en Suisse ont permis d'éclairer certains aspects évoqués par ces archives militaires: des documents du fonds Céard des Archives de l'Etat de Genève, les fonds de l'Helvétique des Archives fédérales de Berne et des Archives de l'Etat du Valais, et enfin quelques pièces du Musée national suisse de Zürich.

Le but de cette étude est d'apporter une contribution à l'histoire de la construction de la route, en étudiant les rôles respectifs des différents acteurs, ingénieurs des Ponts et Chaussées, officiers du génie, autres militaires ou civils, et en analysant les rapports qu'il entretiennent, soit entre eux, soit avec les Suisses et les Italiens, également impliqués dans ce grand chantier. C'est aussi l'occasion de présenter quelques belles cartes manuscrites des débuts du chantier et de publier en annexe un certain nombre de documents conservés au S.H.A.T., particulièrement significatifs.

Introduction

Lorsque Bonaparte est nommé général en chef de l'armée d'Italie le 2 mars 1796, la France du Directoire est encore en guerre avec le Piémont, l'Autriche et l'Angleterre. La première coalition contre la France révolutionnaire, constituée en 1793, est en fait dissoute depuis l'année précédente avec les retraits successifs de la Prusse et de l'Espagne aux traités de Bâle, et de la Hollande au traité de La Haye.

Le Directoire assigne à cette armée d'Italie, pour la nouvelle campagne qui s'ouvre contre l'Autriche, un rôle de diversion, l'effort principal devant être porté en Allemagne. Le jeune général en chef, âgé de 27 ans, disposant de forces mal équipées et inférieures en nombre, mais s'avérant un brillant stratège de la guerre de mouvement, va pourtant faire jouer à son armée un rôle essentiel et donner à la France en quelques mois le contrôle de la plus grande partie de l'Italie du nord. Bonaparte fait son entrée à Milan dès le 15 mai.

Le Piémont abandonne rapidement le combat et signe avec la France un traité de paix⁷. Cet Etat sauve ainsi une indépendance qui demeure fragile, puisque le roi

⁴S.H.A.T. carton MR 1409.

⁵S.H.A.T. série B/3.

⁶S.H.A.T. Archives du génie, article 14, Simplon.

⁷Traité de Paris du 15 mai 1796. La Savoie et le Comté de Nice sont cédés à la France.

de Sardaigne doit conclure quelques mois plus tard une alliance militaire offensive et défensive avec la France.

À la fin de l'année 1796, la victoire d'Arcole, puis celle de Rivoli en janvier 1797, contraignent les Autrichiens à entamer des pourparlers et à signer des préliminaires de paix⁸ qui consacrent la domination française en Lombardie. Pour Bonaparte se pose donc rapidement la question des communications entre Milan et la France. Le sort du Piémont étant encore incertain, la voie d'accès par le nord, c'est-à-dire par la haute vallée du Rhône et le col du Simplon, va revêtir à ses yeux une importance majeure.

Au printemps suivant, et alors qu'il est à Milan pour organiser la future République cisalpine, il se préoccupe de la voie du Simplon. C'est le 14 mai 1797 qu'il demande à Comeyras⁹, Résident de France dans les Grisons, de réclamer auprès de l'Etat valaisan un droit de passage impliquant la construction d'une route moderne par le col du Simplon: «*La situation de la Lombardie et les relations qu'elle se trouve avoir avec la France exigent que l'on s'occupe sans retard à obtenir le droit de traverser le Valais pour pouvoir profiter de la vallée du Rhône, traverser le lac de Genève et arriver à Versoix*¹⁰...»¹¹ Le même jour, par un autre courrier¹², adressé au Directoire, dans lequel il rend compte de ses initiatives, Bonaparte informe les directeurs de la mission de Comeyras mais, pour ne pas les effrayer quant au coût de la route à construire, il écrit que les travaux seraient à la charge du Milanais, c'est-à-dire de la future République cisalpine¹³. Il confirme également par ce même courrier, avoir envoyé un «*excellent ingénieur des Ponts et Chaussées*» effectuer une reconnaissance du tracé de la route. Cet ingénieur, le chef de brigade du génie Barral¹⁴, commandant les ingénieurs des Ponts et Chaussées de l'armée d'Italie, a rédigé le mémoire relatif à cette reconnaissance un mois plus tard. Il en existe une copie dans les archives du S.H.A.T. à Vincennes¹⁵.

⁸Préliminaires de paix de Léoben, 19 avril 1797, confirmés par la paix de Campo Formio le 17 octobre 1797. L'Autriche cède à la France la Lombardie, les Pays-Bas et la frontière du Rhin et reçoit les territoires de la République de Venise moins les Îles ioniennes.

⁹Pierre Jacques Bonhomme de Comeyras, avocat à Paris avant la Révolution, résident de France dans les Grisons de juin 1796 à janvier 1798, meurt à Ancône en octobre 1798.

¹⁰Versoix, seul accès français à la rive nord du Léman. Genève n'a pas encore été annexé.

¹¹*Correspondance de Napoléon*, n° 1796. Lettre de Bonaparte à Comeyras du 25 floréal an V (14 mai 1797).

¹²*Correspondance de Napoléon*, n° 1799. Lettre de Bonaparte au Directoire du 25 floréal an V (14 mai 1797).

¹³La République cisalpine est proclamée le 9 juillet 1797. Elle est constituée de l'ancienne Lombardie autrichienne, du duché de Modène, de la Romagne et des Légations.

¹⁴Pierre Barral, né à Seyssin (Isère) le 12 juin 1742, ingénieur en chef de la Corse le 4 août 1770; il va y rester vingt ans et consacrer son temps libre à la collecte des minéraux de l'île. Il est nommé ingénieur en chef des Bouches du Rhône le 20 novembre 1791 puis accompagne Bonaparte en Italie comme chef de brigade du génie avec le commandement des ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1796 à 1801. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages comme par exemple un «*Mémoire sur l'histoire naturelle de l'île de Corse avec un catalogue lithologique de cette île*» (1783) ou encore cet autre mémoire écrit pendant sa retraite sur «*les roches coquillières trouvées à la cime des Alpes dauphinoises et sur les colonnes du temple de Sérapis à Pouzzoles près de Naples*» (1813).

¹⁵SHAT MR 1407. *Mémoire sur la communication de la Lombardie avec la France par le Simplon marqué sur la carte de Chauchard, Simpelberg et appelé en italien Sempione comparée à celle du Mont Cenis* à Milan le 24 prairial an V (12 juin 1797).

Barral, qui a passé plus de vingt ans de sa vie en Corse, y a acquis une grande expérience des routes de montagne, et a dû y rencontrer le futur général ou peut-être le père de celui-ci, Charles Bonaparte. Le qualificatif d'«*excellent*» laisse en effet penser que l'ingénieur est connu personnellement du jeune général en chef¹⁶ qui le recommandera d'ailleurs à nouveau quelques mois plus tard pour étudier les travaux à faire à la route du col du Cenis afin d'y faire passer l'artillerie¹⁷.

Le mémoire de Barral rend compte d'un trajet effectué de Milan à Genève par le Simplon avec retour par le Cenis. L'ingénieur passe au sommet du col du Simplon, encore enneigé, le 1^{er} prairial (19 mai 1797), le passage est difficile, «*plusieurs fois les montures se sont abattues et il ne fallait rien moins que l'adresse et l'expérience des conducteurs pour les tirer de ces abîmes de neige*». La traversée des gorges de Gondo l'impressionnent particulièrement, il écrit à ce propos que: «*Projeter une route à voiture dans l'étendue de cette gorge, après l'avoir vue, serait un trait de démence*». La suite des événements va pourtant rapidement lui donner tort!

Au mois de novembre 1797, la paix conclue avec l'Autriche, Bonaparte est appelé par le Directoire à d'autres responsabilités; une double mission lui est confiée: conquérir l'Angleterre et représenter la France au Congrès de Rastatt où doivent se négocier les conditions de la cession à la France des territoires situés sur la rive gauche du Rhin. La Suisse, pourtant, reste l'une de ses préoccupations majeures; il la traverse pour se rendre à Rastatt, en passant par Genève, Berne et Bâle et à son retour à Paris, le 8 décembre, il rencontre Pierre Ochs¹⁸ en compagnie du directeur Reubell¹⁹. C'est à l'occasion de ce célèbre entretien, au palais du Luxembourg, que les trois hommes se mettent d'accord sur le principe d'une intervention militaire française en Suisse²⁰.

Le congrès de Rastatt traîne en longueur alors que le débarquement en Angleterre apparaît vite irréalisable, Bonaparte finit par s'embarquer pour l'Égypte. Cependant, son éloignement, qui va durer près d'une année et demie, ne va pas modifier la politique interventionniste du Directoire à l'égard de la Suisse et de ses marges, puisqu'au début de l'année 1798, les directeurs écrivent au général Brune²¹ qu'ils souhaitent «*former un Etat à part de la Suisse qui forme la lisière de la France et conduit à la Cisalpine*»²². Ce démantèlement, qui préfigure une séparation entre le Valais et le reste de la Suisse, ne se fera pas à ce moment, mais quelques mois plus tard, la France obtient l'usage perpétuel de deux routes com-

¹⁶Une des branches des Barral, vieille famille dauphinoise, est par ailleurs alliée aux Beauharnais.

¹⁷*Correspondance de Napoléon*, n° 2345. Lettre de Bonaparte au général Vignolle du 21 brumaire an VI (11 novembre 1797).

¹⁸Peter Ochs (1752-1821), homme politique, juriste et historien bâlois. Il est l'un des principaux artisans de la République helvétique en 1798.

¹⁹Reubell, Jean-François (1747-1807), membre du Directoire qu'il préside de 1796 à 1799.

²⁰Raymond GUYOT, *Le Directoire et la paix de l'Europe*, Paris, 1911, p. 640.

²¹Guillaume-Marie-Anne Brune (1763-1815), commande alors l'armée d'Helvétie. Après le 18 brumaire il est nommé commandant en chef de l'armée de l'ouest en Vendée puis remplace le général Massena à la tête de l'armée d'Italie en août 1800.

²²Directoire au général Brune 21 février 1798.

merciales et militaires vers l'Italie dont celle de Genève, qui vient d'être annexée par la France²³, au Simplon par le Valais²⁴.

Plusieurs reconnaissances sont alors effectuées sur les routes des Alpes en particulier sur celle du Simplon pour y étudier la possibilité de réaliser une route moderne. Nous disposons, par exemple, d'un mémoire rédigé par un officier français rejoignant l'Italie depuis les bords du Rhin à l'automne 1798, dans lequel il rend compte de son trajet effectué par «*la route de Berne à Milan par le Simplon en Valais*». Ce mémoire fait partie d'une étude comparative du ministère de la Guerre sur les routes de Suisse en Italie²⁵.

Cet officier apparaît lui aussi très pessimiste quant à la possibilité de construire une grande route par le col du Simplon, il écrit en effet que «*Les difficultés innombrables et extraordinaires qui se présentent depuis Brigue, mais plus notablement encore depuis le village de Simplon jusqu'à l'entrée de la plaine font presque désespérer d'ouvrir la route à la fréquentation des voitures*». Il ajoute que «*le projet d'une grande route par le Simplon est sans doute beau et grand, mais l'exécution est des plus difficiles et dispendieuses: je doute si 20 millions de francs*²⁶ *suffiraient pour cet établissement depuis Brigue jusqu'au premier hameau de la plaine de l'Ossola*».

D'autres reconnaissances ont lieu l'année suivante mais la situation de la France commence à se dégrader, une deuxième coalition se forme avec l'Angleterre, l'Autriche et la Russie et les militaires français ont d'autres préoccupations, plus immédiates, que celle d'ouvrir une nouvelle route. La France connaît tout au long de l'année 1799 une série de revers qui l'oblige à évacuer la presque totalité de l'Italie du Nord devant l'avance des armées austro-russes. Les défaites françaises s'expliquent d'ailleurs en partie par l'absence de communications satisfaisantes entre les deux versants des Alpes, alors qu'au contraire les Autrichiens disposent depuis 1772 de la route carrossable du Brenner qui leur permet d'acheminer facilement des renforts du Tyrol vers la Lombardie²⁷.

Bonaparte, rentré d'Égypte, devenu Premier Consul le 18 brumaire an 8 (9 novembre 1799) va faire du rétablissement des positions françaises en Italie, une priorité dès sa prise du pouvoir. Au printemps suivant, il décide de faire franchir les Alpes encore enneigées à son armée. Le col choisi pour le passage est le Grand-Saint-Bernard mais des expéditions secondaires franchissent d'autres cols comme le Simplon ou le Gothard. Les conditions sont périlleuses mais l'effet de surprise est total: les Français entrent à Milan et le Premier Consul remporte peu après la victoire de Marengo sur les Autrichiens le 14 juin 1800.

²³ 15 avril 1798.

²⁴ Traité de Paris signé entre les Républiques française et helvétique le 19 août 1798 (article V).

²⁵ SHAT MR 1407. Lettre du ministre de la Guerre au général Meunier, directeur du dépôt de la Guerre, accompagnée de trois mémoires, 14 brumaire an VII (4 novembre 1798).

²⁶ La route en coûtera finalement environ la moitié d'après le mémoire publié par Nicolas Céard en 1820.

²⁷ Marcel BLANCHARD, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, 1920, p. 68.

La colonne du Simplon est commandée par le général B thencourt²⁸. Son chef d'Etat Major, Quatremère-Disjonval²⁹ nous a laissé le rapport de l'expédition qu'il a fait imprimer avant de l'adresser au général en chef Berthier³⁰. Les 900 hommes français et suisses qui font partie de l'opération, éprouvent les plus grandes difficultés pour franchir le col mais ils arrivent à temps pour participer à la bataille de Marengo.

Dès le succès acquis, la Lombardie r occup e, la République cisalpine reconstituée autour de Milan, sa capitale, Bonaparte se préoccupe des passages des Alpes et des nécessaires communications entre la France et l'Italie qui avaient tellement manqué jusque là. Le sort du Piémont n'étant toujours pas fix ³¹, le Premier Consul va continuer de privilégier l'accès direct vers Milan par le col du Simplon et moins de trois mois après Marengo, il décide, par un arrêté composé de sept articles³², pris le 20 fructidor an 8 (7 septembre 1800), la construction d'une nouvelle route:

Arrêté

Article 1^{er}: A dater du 1^{er} vendémiaire, la Sesia servira de limite entre la Lombardie et le Piémont.

Article 2: Tous les pays situés sur la gauche de cette rivière seront réunis, à commencer du 1^{er} vendémiaire à la République cisalpine.

Article 3: Le chemin depuis Brigue   Domodossola sera rendu praticable pour les canons. Le gouvernement de la République cisalpine sera chargé de ce travail jusqu'au pied du Simplon au village d'Algabi. Le ministre de la Guerre de la République française sera chargé de la direction de ce travail, depuis Brigue jusqu'à Algabi.

Article 4: Le général de division Turreau, sera spécialement chargé de prendre toutes les mesures extraordinaires pour activer ce travail. Deux brigades d'ingénieurs des Ponts et Chaussées de France, command es chacune par un officier supérieur, seront mises sous ses ordres. Le général en chef de l'armée d'Italie

²⁸ Antoine de B thencourt (1759-1801). Ce général est envoyé ensuite à la Guadeloupe comme commandant en chef. Il y décède l'année suivante.

²⁹ Denis Bernard Quatremère-Disjonval, né à Paris le 4 août 1754, issu d'une famille de riches commerçants anoblis sous Louis XVI et persécutés pendant la Terreur. Après de mauvaises affaires, il se réfugie en Hollande et entre au service des «patriotes hollandais» en 1787 comme colonel instructeur. Tombé aux mains des troupes prussiennes venues réprimer la révolte, il est emprisonné pendant sept ans à Utrecht et passe son temps à étudier le comportement des araignées dans sa cellule en y laissant sans doute une partie de sa santé. Libéré par les armées françaises en 1795, il devient adjudant général dans l'armée batave, avant de passer en France en 1797 pour exp rimer des «bateaux canonniers» sur les côtes de la Manche. Il est présenté à Bonaparte lors de son passage à Lausanne le 12 mai 1800 qui le nomme auprès du général B thencourt. Il reste attaché aux travaux du Simplon jusqu'en 1802. Réformé en 1804 il prend sa retraite en 1811. Quatremère-Disjonval est le frère a n  de Quatremère de Quincy.

³⁰ SHAT B/3/72. *Rapport sur le passage du Simplon par le général B thencourt adressé au général en chef Berthier par Quatremère Disjonval, chef d'Etat major de l'expédition*, à Pavie le 3 messidor an VIII (22 juin 1800), imprimé.

³¹ Le Piémont est alors sous administration militaire française. Il ne sera annexé à la France qu'en 1802.

³² *Correspondance de Napoléon*. Arrêté du 20 fructidor an VIII (7 septembre 1800).

mettra à sa disposition un officier d'artillerie, un officier du génie et trois compagnies de sapeurs pour l'assister dans ce travail.

Article 5: Le général en chef de l'armée de réserve enverra un bataillon de 500 hommes à Brigue, et le général en chef de l'armée d'Italie enverra un bataillon de 500 hommes à Domodossola, qui seront sous les ordres du général Turreau.

Article 6: A commencer de vendémiaire, le ministre de la Guerre mettra 50 000 francs par mois et la République cisalpine 50 000 francs par mois à la disposition de l'officier supérieur des Ponts et Chaussées qui sera chargé de la partie de la route qui les concerne, pour être employés à la confection de la route.

Article 7: Les ministres des relations extérieures, de l'intérieur et de la guerre, sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui ne sera pas imprimé.

Les deux premiers articles fixent la nouvelle limite entre le Piémont et la République cisalpine le long de la Sesia afin que tout le pays situé entre cette rivière et celle du Tessin soit rattaché à cette république, la rendant ainsi maîtresse des débouchés méridionaux du col du Simplon. Cette première décision est à rapprocher de la négociation qui s'engage ensuite avec la Suisse pour que ce pays cède à la France le Valais jusqu'à Brigue³³. Les pourparlers n'aboutissent pas mais ils montrent que déjà à cette époque, Bonaparte considère le passage du Simplon comme le point de contact naturel entre la France et l'Italie.



Louis-Marie Turreau de Garambouville (1756-1816).
AEV, Ph 331: Paris, Bibliothèque nationale, cabinet des estampes NII.

³³AAE CP Valais, vol. 6 pièce 43, lettre de Turreau à Talleyrand du 11 frimaire an IX (2 décembre 1800) et pièce 52, projet de traité avec la Suisse pour l'annexion du Valais, janvier 1801.

Les autres articles de l'arrêté du 20 fructidor sont relatifs au passage lui-même; ils précisent que «*le chemin depuis Brigue jusqu'à Domodossola sera rendu praticable pour les canons*», que la charge des travaux sera répartie entre les Républiques française et cisalpine et que l'ensemble du chantier sera sous la responsabilité du général Turreau³⁴. Ce général n'est pas un inconnu, il a la réputation d'un homme brutal, comme il l'a montré l'année précédente lorsqu'il commandait une partie des troupes françaises réprimant l'insurrection du Haut Valais, ou bien encore quelques années plus tôt dans la guerre féroce conduite contre la révolte royaliste en Vendée.

Il s'agit donc bien, dans l'esprit du Premier Consul, de la construction d'une route militaire qui doit permettre aux armées françaises de pouvoir intervenir rapidement dans la plaine lombarde, de protéger la République cisalpine et éventuellement de menacer l'Autriche sur son flanc sud. La route du Simplon, une fois achevée, doit être entre les mains de Bonaparte, une pièce maîtresse de sa stratégie européenne.

Les débuts du chantier octobre - décembre 1800

L'article 7 du décret du 20 fructidor montre que si l'exécution des travaux relève bien de l'autorité militaire, elle concerne aussi les civils avec l'action des ingénieurs des Ponts et Chaussées, ainsi que les relations extérieures, puisque le chantier qui s'ouvre n'est pas situé en territoire français.

En ce qui concerne ce dernier point, il semble bien que la République helvétique, contrairement à la cisalpine, n'ait pas reçu de notification de l'arrêté du 20 fructidor, ce qui inquiète à juste titre son commissaire en Valais, François Samuel Wild³⁵, qui écrit au ministre de la Guerre, Lanther, à Berne, à ce propos: «*J'ai vu l'arrêté du Premier Consul qui ordonne la confection de la route du Simplon. Cet arrêté paraît positif, néanmoins il paraît tout autant qu'il est sujet à des contradictions. La communication qui en avait été ordonnée au ministre des Relations extérieures me faisait espérer que celui-ci en aurait donné connaissance au Gouvernement helvétique, et qu'on aurait pu expliquer cette entreprise comme la suite des circonstances de la guerre, sans en rien inférer de sinistre pour nous. Le silence là dessus m'afflige profondément.*»³⁶

³⁴Louis Marie Turreau de Garambouville, (1756-1816), organisateur de la répression vendéenne en 1794, destitué, arrêté, puis remis en liberté et finalement acquitté l'année suivante. Commande la division du Valais à la place du général Xaintrailles le 29 juin 1799, puis l'aile gauche de l'armée d'Italie en mars 1800. Après la direction du chantier du Simplon, commande les troupes françaises d'occupation en Valais de novembre 1801 à juillet 1803. Il est ensuite ministre de France aux États-Unis jusqu'en 1811.

³⁵François Samuel Wild (1743-1802), d'origine bernoise, il entre, encore adolescent dans un régiment suisse au service du Piémont; il devient en 1771 intendant des salines à Aigle. Homme de science, il correspond avec de nombreux savants de toute l'Europe. Il est membre de la «*Royal society*» de Londres. Il s'installe en 1795 dans la région lausannoise et participe activement aux événements de la Révolution vaudoise en 1798. Commissaire en Valais à l'époque de la République helvétique, il propose plusieurs projets pour la région: routes, encaissement du Rhône... voir l'article d'Alphonse RIVIER, «François Samuel Wild ou comment un patricien bernois peut devenir patriote vaudois», in *Revue historique du mandement de Bex*, n° XXXI, 1998.

³⁶A.F. Helvetik 3151, 67, Lettre de Wild au ministre de la Guerre à Berne du 14 décembre 1800.

Relativement aux ingénieurs civils, c'est le conseiller d'Etat chargé des Ponts et Chaussées, Emmanuel Cretet³⁷, à qui est rapidement notifié l'arrêté, qui doit les proposer. Cretet se demande dans un premier temps ce qu'il faut entendre par brigade d'ingénieurs «*cette division n'étant point connue dans l'organisation des Ponts et Chaussées*»³⁸. Après échange de lettre avec le ministre de la Guerre, Cretet est en mesure de lui adresser cinq jours plus tard³⁹ la composition des deux brigades d'ingénieurs qui vont être mises à la disposition du général Turreau. Chaque brigade est composée d'un ingénieur en chef, déjà attaché à l'armée d'Italie, de deux ingénieurs ordinaires, de deux élèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées⁴⁰ et de deux conducteurs⁴¹. Cretet en donne la liste nominative en précisant que les nominés «*se hâteront de se rendre à leur destination*».

³⁷ Emmanuel Cretet (1747-1809), né à Pont de Beauvoisin à la limite de la Savoie et du Dauphiné sur la route qui mène de Lyon au col du Mont Cenis. Se destinant au négoce, il effectue dans sa jeunesse de nombreux voyages en Amérique et en Angleterre avant de s'installer à Paris. Arrondissant sa fortune par l'acquisition de biens nationaux, en particulier de la Chartreuse de Champmol, près de Dijon, il est élu député de la Côte d'Or au Conseil des Anciens en 1795. Favorable aux événements de brumaire, il est nommé par Bonaparte sénateur, conseiller d'Etat et directeur des Ponts et Chaussées à la fin de l'année 1799. Il conduit avec efficacité les chantiers du Simplon et du Cenis, réorganise l'Ecole et le Corps des Ponts. Il devient en 1806 gouverneur de la Banque de France, puis ministre de l'Intérieur en 1807. Epuisé et malade, il démissionne en septembre 1809 avant de décéder deux mois plus tard.

³⁸ SHAT MR 1409 Lettre de Cretet au ministre de la Guerre du 17 vendémiaire an IX (9 octobre 1800).

³⁹ SHAT MR 1409 Lettre de Cretet au ministre de la Guerre du 22 vendémiaire an IX (14 octobre 1800).

⁴⁰ L'Ecole des Ponts et Chaussées, située à Paris, a été fondée en 1747. Elle a modifié son mode de recrutement depuis peu en devenant une école d'application de la nouvelle Ecole Polytechnique créée en 1794. Tous les élèves ingénieurs qui vont participer au chantier du Simplon sont donc des Polytechniciens.

⁴¹ Les conducteurs des Ponts et Chaussées sont indispensables au bon fonctionnement des travaux car contrairement aux ingénieurs, ils restent en permanence sur les chantiers pour surveiller les équipes d'ouvriers et le travail des entreprises sous-traitantes.



Charles Lescot. Archives de l'hospice du Simplon H1/1.

Photo: Heinz Preisig, Sion.

Première Brigade

- Lescot⁴², ingénieur en chef à l'armée d'Italie
- Lampo⁴³, ingénieur ordinaire dans le département du Mont Blanc à Chambéry
- Carré-Wagnat⁴⁴, ingénieur ordinaire dans le département du Lemane à Bonneville.
- Polonceau⁴⁵ élève ingénieur de l'Ecole des Ponts et Chaussées
- Baduel⁴⁶ élève ingénieur de l'Ecole des Ponts et Chaussées
- Deux conducteurs à prendre dans le département de l'Isère

Deuxième Brigade

- Duchesne⁴⁷, ingénieur en chef à l'armée d'Italie
- Cournon⁴⁸, ingénieur ordinaire dans le département du Puy de Dôme à Aigueperse
- Latombe⁴⁹, ingénieur ordinaire dans le département du Jura à Lons-le-Saunier

⁴² Charles Lescot (1759-1802), d'abord ingénieur à La Rochelle, un temps sous les ordres de l'ingénieur en chef Duchesne, il collabore ensuite à la construction du pont de la Concorde de 1786 à 1794. Il est nommé ingénieur en chef à l'armée d'Italie en prairial an 8, avant d'être affecté aux travaux du Simplon.

⁴³ Félix Louis Lampo, né à Combuzon (Mont Blanc) le 12 février 1748, nommé ingénieur par le roi de Sardaigne en 1781, ingénieur des Ponts et Chaussées à Chambéry en 1799.

⁴⁴ Claude Marie Carré-Wagnat (né en 1755), professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées pour l'architecture civile hydraulique en 1788, termine sa carrière comme ingénieur dans le département de l'Isère avant de prendre sa retraite en 1815.

⁴⁵ Antoine Rémy Polonceau (1778-1847), polytechnicien. Affecté comme élève ingénieur aux travaux du Simplon, il devient ingénieur sur ce même chantier le 28 mars 1803. Il est ensuite chargé des travaux de la route du Lautaret (1808), puis devient ingénieur en chef du département du Mont-Blanc (1812), et de Seine-et-Oise (1814). Il est ensuite chargé en tant qu'inspecteur divisionnaire, à partir de 1830, des études relatives au chemin de fer de Paris à Orléans puis des lignes Orléans-Bordeaux et Orléans-Rouen. Il introduit en France le système de revêtement de Mac Adam et construit en 1839 le pont du Carrousel avant de prendre sa retraite en 1840. Antoine Polonceau est l'auteur de nombreux ouvrages comme par exemple :

Description d'un mécanisme destiné à régler le niveau des cours d'eau et à prévenir leurs débordements (1821)

Rapport sur la compagnie anonyme du canal d'irrigation de Pierrelate (s.d.)

Note sur la compression des chaussées en empierrement par des cylindres de grand diamètre (1835)

Projet d'un chemin de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe par la vallée de la Seine (1836)

Mémoire sur le système d'arcs en fonte suivi pour la construction du pont du Carrousel (1839).

⁴⁶ Henri Bertrand Baduel (1778-1818), polytechnicien, élève ingénieur au Simplon, il est ensuite affecté aux travaux de la route de St Gingolph, avant de devenir ingénieur en chef du département du Simplon de 1811 à 1813. Sous la Restauration, il devient ingénieur en chef chargé des bâtiments civils de la Martinique jusqu'à sa mort en 1818.

⁴⁷ Marie François Bertheau-Duchesne (1766-1827), ingénieur à La Rochelle avant la Révolution, émigre en 1791, regagne ensuite la France et est nommé ingénieur en chef à l'armée d'Italie avant d'être affecté aux travaux du Simplon. Ingénieur en chef du Lot dès juillet 1801, puis du Tarn-et-Garonne en 1806.

⁴⁸ Jean Gilbert Charles Cournon (1765-1825) devient ingénieur en chef du Puy-de-Dôme dès avril 1802.

⁴⁹ Augustin Pierre Latombe (1774-?) ingénieur en Seine-Inférieure, il est affecté aux travaux de la route du Mont-Cenis en 1803 après son passage au Simplon. Il poursuit sa carrière dans le département du Rhône en 1804 puis dans celui de Saône-et-Loire sous la Restauration.



Louis-Alexandre Berthier (1753-1815), dessin de Mathieu Ignace Van Bree,
Musée du Louvre. Photo: RMN - R.-G. Ojeda.

- Cordier⁵⁰ élève ingénieur de l'École des Ponts et Chaussées
- Coïc⁵¹ élève ingénieur de l'École des Ponts et Chaussées
- Deux conducteurs à prendre dans les départements du Léman et du Mont Blanc

Cretet s'est attaché à n'envoyer au Simplon que des ingénieurs ayant exercé dans des départements de montagne. Après avoir fourni cette liste au ministre, il ajoute dans le même courrier: «*Je vous préviens qu'afin d'activer cette importante opération, et de ne rien laisser à désirer sur sa bonne exécution, je charge le Citoyen Céard⁵², ancien ingénieur en chef dans le département du Léman, d'un mérite prononcé, d'inspecter ces deux brigades*». Le ministre de la Guerre confirme directement à Céard sa nomination en lui précisant qu'il lui revient de recruter un conducteur de travaux dans son département du Léman⁵³.

Dès cette époque, alors que les travaux n'ont pas encore commencé, les militaires français se préoccupent des conséquences stratégiques de la future ouverture de la route, qui tombant aux mains de l'ennemi, pourrait constituer une voie nouvelle de pénétration vers la Suisse puis la France. Le ministre de la Guerre, Alexandre Berthier⁵⁴, qui vient de reprendre son ministère après avoir commandé l'armée d'Italie et qui connaît donc bien les passages alpins, écrit au début du mois

⁵⁰Louis Joseph Etienne Cordier (1775-1849), polytechnicien. La route du Simplon est sa première mission importante, d'abord comme élève ingénieur puis comme ingénieur ordinaire; il reste en Valais jusqu'en 1808. Il est ensuite affecté au chantier du canal de St Quentin puis à celui du pont de Conflans (1811). Ingénieur en chef du département du Nord en 1812, chargé des travaux du port de Dunkerque, il y reste jusqu'en 1830. Il effectue plusieurs voyages en Angleterre et aux Etats-Unis. Sa carrière d'ingénieur se prolonge par une carrière politique, depuis 1827 jusqu'à sa mort en 1849, il ne cesse de faire partie des différentes assemblées législatives sur les bancs des députés libéraux. Joseph Cordier est l'auteur de nombreux ouvrages comme par exemple:

Histoire de la navigation intérieure de la France, de l'Angleterre et des Etats-Unis (1821)

Mémoire sur l'agriculture de la Flandre française et sur l'économie rurale (1823)

Considérations sur les chemins de fer (1830)

Projet de perfectionnement de la navigation sur la Saône depuis Gray jusqu'à Chalons (1834)

Projet d'un chemin de fer de Lons-le-Saunier à Chalons (1841).

⁵¹Julien Désiré Abel Coïc (1779-1839), polytechnicien, élève ingénieur au Simplon, il est affecté en 1803 aux travaux du Mont-Cenis comme ingénieur ordinaire puis en 1806 dans le département de Montenotte dont il devient l'ingénieur en chef en 1812. Il s'occupe des travaux du canal de l'Ourcq sous la Restauration avant de devenir Directeur de la salubrité et de l'assainissement de la ville de Paris en 1826 et de diriger à ce titre les travaux de canalisation de la Bièvre et les premières études du canal St Martin. De 1832 à sa mort il termine sa carrière en Bretagne.

⁵²Nicolas Céard (1747-1821), sort de l'École des Ponts et Chaussées en 1769. Une de ses premières missions est de participer au chantier de Port Choiseul à Versoix, seul accès de la France sur la rive nord du Léman. En 1774, il épouse une Genevoise, Françoise Massé et achète un domaine aux portes de Versoix dont il devient ensuite le maire. De 1784 à 1786 il est employé aux ports de Cherbourg, du Havre et de Honfleur, puis nommé ingénieur en chef du département de l'Ain en 1791, puis de celui du Léman en 1798. Inspecteur des travaux du Simplon, il est nommé en 1805 inspecteur divisionnaire, chargé de l'inspection de Lyon puis de celle de Grenoble en 1813, avant de prendre sa retraite en 1815.

⁵³SHAT MR 1409/41. Lettre du ministre de la Guerre à Céard du 4 brumaire an 9 (26 octobre 1800).

⁵⁴Louis Alexandre Berthier (1753-1815), prince de Neuchâtel, prince de Wagram, maréchal de France. D'abord officier du génie, ingénieur géographe, général de la Révolution, très apprécié de Bonaparte, il est ministre de la Guerre de novembre 1799 à août 1807 avec une courte interruption d'avril à octobre 1800, pendant laquelle il est commandant en chef de l'armée d'Italie. Spécialiste des questions de logistique, il réorganise l'arme du génie. Chef d'état-major de la Grande Armée, il se ralliera aux Bourbons en 1814, mais le retour de l'île d'Elbe le troublera et le conduira au suicide.

de novembre aux commandants en chef du génie des deux armées opérant de part et d'autre du col du Simplon, celle des Grisons au nord et celle d'Italie au sud, pour qu'ils effectuent des reconnaissances dans la région. C'est d'abord le général Lery⁵⁵ de l'armée des Grisons qui est sollicité par le ministre, car *«l'ouverture de cet important passage, favorable pour nous, sous les rapports de l'offensive doit nécessairement éveiller l'attention sur les précautions à prendre, pour qu'elle ne nous devienne pas nuisible, si nous en étions réduits à la défensive»*⁵⁶. Le ministre attire ensuite plus particulièrement l'attention du général sur le Simplon: *«Il serait à désirer que vous puissiez reconnaître les moyens de le défendre, avant que les directions de la route aient été définitivement arrêtées»*. Un courrier est adressé le même jour⁵⁷, sur le même objet, au général Chasseloup-Laubat⁵⁸ commandant le génie de l'armée d'Italie.

Le général Chasseloup-Laubat est le premier à répondre, dès réception du courrier du ministre, avant toute reconnaissance, par une lettre emplie de scepticisme à l'égard de la nouvelle route⁵⁹. Son raisonnement repose sur deux idées principales: la première est relative à la montagne du Simplon qui constitue, sans route moderne qui la traverse, un formidable obstacle défensif vis-à-vis d'un ennemi, maître de la plaine lombarde, *«ce n'est donc pas la peine de faire la dépense d'une route et plusieurs forts»*; la seconde est relative au Piémont; le général considère ce pays, alors sous administration française, comme devant être annexé par la France à plus ou moins brève échéance. La communication entre Genève et Milan pourrait alors se faire par le col du Petit St Bernard et le Val d'Aoste, sans passer par la Suisse, le col du Mont Genève pouvant être une autre voie de communication entre la France et la Cisalpine. La route du Simplon n'est donc pas nécessaire et le général n'envisage aucun démembrement ni aucune annexion du côté de la Suisse.

Cette manière de voir n'est pas du goût du bureau des opérations militaires du ministère de la Guerre qui reproche alors au général de *«n'avoir pas saisi le motif qu'on peut attribuer au gouvernement en ordonnant une opération qui assume notre liaison à la République cisalpine et par là notre influence quel que soit le rôle qu'y joue le Piémont»*⁶⁰.

⁵⁵François Joseph d'Estienne de Chaussegros, baron puis vicomte de Lery, né à Québec, (1754-1824), gendre du maréchal Kellermann, commande le génie de la 2^e armée de réserve devenue armée des Grisons le 5 octobre 1800.

⁵⁶SHAT MR 1409/49. Lettre du ministre de la Guerre au général Lery du 13 brumaire an 9 (4 novembre 1800), cette lettre est publiée en annexe 1.

⁵⁷SHAT MR 1409/50. Lettre du ministre de la Guerre au général Chasseloup du 13 brumaire an 9 (4 novembre 1800). Cette lettre est publiée en annexe 2.

⁵⁸François Chasseloup-Laubat, marquis de, (1754-1833), chargé de plusieurs missions par Bonaparte, responsable de la réorganisation des places fortes d'Italie, notamment Alexandrie, conseiller d'Etat en 1811, commandant en chef le génie pendant la campagne de Russie, Pair de France sous Louis XVIII.

⁵⁹SHAT MR 1409/55. Lettre de Milan du général Chasseloup Laubat au ministre de la Guerre du 20 brumaire an IX (11 novembre 1800). Cette lettre est publiée en annexe 3.

⁶⁰SHAT MR 1409/56. Minute du rapport du Bureau des opérations militaires du 8 frimaire an 9, sur *«les observations du général du génie Chasseloup relatives à l'ouverture de la route du Simplon considérées dans ses rapports avec nos frontières»*.



Le général Chasseloup-Laubat dirigeant le siège de Mantoue en juillet 1796.
Huile sur toile de Georges Rouget, Château de Versailles. Photo RMN-Hervé Lewandowski.



En-têtes de lettres des généraux Chasseloup-Laubat et Turreau (SHAT).

Le jour où Chasseloup envoie sa lettre à Paris, le général Turreau, également à Milan prépare pour le lendemain son départ pour Domodossola, au pied du Simplon, pour y établir son quartier général⁶¹. Voilà plus d'un mois que Turreau s'occupe des premiers préparatifs mais il écrit au ministre qu'il «*éprouve beaucoup de difficultés pour réunir tous les instruments personnels et matériels nécessaires à l'ouverture de la route*».

Turreau arrive le 13 novembre à Domodossola accompagné de son état-major composé de l'adjudant commandant Quatremère-Disjonval qui connaît bien le Simplon pour l'avoir traversé quelques mois auparavant avec le général Béthen-court, du capitaine du génie Henry Guignard⁶², de l'ingénieur en chef Lescot ainsi que d'autres officiers et d'une petite troupe de sapeurs⁶³. Dès son arrivée, il organise une première reconnaissance du col avec les officiers de son état-major et les ingénieurs, puis se rend à Brigue.

Wild rend alors compte à Guisan⁶⁴, qui dirige à Berne le service du génie de la République helvétique, de la venue du général à Brigue: «*Vous aurez sans doute appris les grandes démonstrations que les Français font pour la confection du chemin du Simplon. Le général Turreau en est chargé en chef, [...] Il y a sous lui, comme chef d'Etat-major l'adjudant général Quatremère-Disjonval, il paraît qu'ils mettent beaucoup d'ardeur à faire valoir ce projet.*»⁶⁵ Wild rencontre sans doute le général.

C'est à Brigue que Turreau prend connaissance de la lettre du général Chasseloup, et qu'il rédige à son tour un texte de quatorze pages, au titre révélateur: «*Réfutation de l'opinion du général Chasseloup relative à la route du Simplon*». Dans ce mémoire, il répond point par point aux objections formulées et conclut au très grand intérêt pour la France de construire cette route. Il est en particulier très critique à l'égard des positions de Chasseloup relatives aux futures frontières françaises: «*Je demanderais d'abord au général Chasseloup quelles seront nos frontières? car à moins de connaître le secret des cabinets, il est difficile de savoir quelles bornes les puissances assigneront à leurs limites respectives, peut-être l'ignorent-elles encore. Que si l'on revenait aux statut ante bellum (qu'on me*

⁶¹ SHAT B/3/16. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 20 brumaire an IX (11 novembre 1800).

⁶² Henry Guignard (1765-1819), né à Yverdon, d'une famille de Montcherand sur Orbe (Vaud). Ingénieur militaire en Belgique en 1792 puis lieutenant du génie dans l'armée française l'année suivante. Promu capitaine en 1796, il participe à toutes les campagnes des armées de la Révolution puis à celle d'Italie sous les ordres du général Chasseloup-Laubat. Adjoint au général Turreau par l'arrêté de fructidor, il demande un congé pour raison de santé à la fin de 1801. «*Cet officier qui a été employé pendant l'année dernière aux reconnaissances qui ont été ordonnées pour la route du Simplon, y a fait un service très pénible, sa santé étant en mauvais état au moment où le retour des neiges l'obligea de quitter les travaux*» (SHAT 2YF, lettre du général Campredon au ministre de la Guerre du 11 germinal an 10, 1^{er} avril 1802). Suite au décès de son père, il quitte l'armée en 1802 pour se retirer à Orbe où il devient commandant. Membre du Grand conseil du canton de Vaud de 1810 à 1814.

⁶³ Nicolas CÉARD, *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon et autres objets d'arts...*, Paris, 1820.

⁶⁴ Samuel Guisan (1740-1801). Ingénieur ayant fait exécuter d'importants travaux en Guyane française avant la Révolution. Il revient dans sa patrie à la fin de sa vie pour occuper la fonction de chef du génie de la République helvétique.

⁶⁵ A.F. Helvetik 3121, 49. Lettre de Wild à Guisan du 2 décembre 1800.

*pardonne cette supposition) la route par Aoste, le Petit Bernard et Annecy, que propose le général Chasseloup, deviendrait au moins inutile.»*⁶⁶ Contrairement à Chasseloup, le général Turreau est au courant des tractations en cours entre les gouvernements français et helvétiques à propos d'une cession à la France de tout ou partie du Valais. Il ne cessera d'ailleurs pas de militer pour une annexion pure et simple jusqu'à la création de la république indépendante en 1802. C'est de Brigue qu'il adresse ce mémoire au ministre de la guerre le 27 novembre⁶⁷ avant de reprendre la route du retour vers Domodossola.

Turreau et son équipe vont essayer alors une terrible tempête de neige au passage du col; le général, arrivant au sommet, est obligé de donner l'ordre de rebrousser chemin devant la forte intensité de la tempête, mais l'ingénieur Lescot et l'élève Polonceau marchant quinze pas devant, n'entendent pas l'ordre et poursuivent leur route avec deux hommes du pays. Après six heures de marche ils finissent par arriver au village du Simplon, deux lieues plus loin⁶⁸.

Dès son retour à Domodossola, le général Turreau écrit le 1^{er} décembre à l'ingénieur en chef Lescot, retourné de son côté à Brigue, une longue lettre de huit pages, dans laquelle il lui expose ses conceptions relatives à la construction de la route⁶⁹. «*L'opération dont je suis chargé, Citoyen commandant, pour être effectuée avec succès exige particulièrement, 1° solidité dans la construction, 2° célérité dans l'exécution, c'est sous ce double rapport que je vais m'en entretenir avec vous.*» Après avoir évoqué la douloureuse expérience des jours précédents: «*La reconnaissance que vous avez faite avec moi a dû vous convaincre que l'aspérité du pays et le séjour prolongé des neiges doivent vous faire éviter dans la direction de la route d'atteindre les sommités, et surtout de l'y maintenir*», le général donne à l'ingénieur toute une série de conseils plus empiriques que scientifiques sur les avalanches de pierres ou de neige, la direction du vent..., il insiste ensuite sur le tracé de la future route qui doit être suffisamment large, «*au moins quatorze pieds de largeur en dedans*»⁷⁰, la moins sinueuse possible: «*qu'il y ait peu de tournants ou du moins qu'ils ne soient pas trop sensibles*», et enfin, bien sûr, la moins pentue possible, l'intention du général étant que «*dans tous les cas son maximum soit de six pouces par toise*»⁷¹, ce degré de pente devant rester dans son esprit exceptionnel et «*moins vous vous en approchez et plus votre ouvrage aura de mérite*». Ces instructions relativement précises s'expliquent par le rôle essentiellement militaire de la route qui doit être praticable à l'artillerie: «*le principal objet de cette route étant de faciliter le passage à l'artillerie, les gros calibres exigeront de forts attelages qui doivent conserver toute leur portée. Mon officier d'artillerie vous indiquera, et leurs proportions, et l'espace qui leur est nécessaire pour éviter les à coups et les temps d'arrêt*». D'autres conseils sont prodigués par le général en

⁶⁶Le statut ante bellum correspond à un Piémont indépendant de la France.

⁶⁷SHAT MR 1409/1. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre, de Brigue le 6 frimaire an 9 (27 novembre 1800).

⁶⁸A.-R. POLONCEAU, *Observations sur un mémoire relatif à la route du Simplon...*, Versailles, s.d., p. 8.

⁶⁹SHAT MR 1409/69. Copie de la lettre du général Turreau au citoyen Lescot, ingénieur en chef, du quartier général de Domodossola le 10 frimaire an IX (1^{er} décembre 1800).

⁷⁰14 pieds soit environ 4,5 mètres.

⁷¹Six pouces par toise correspondent à une pente d'environ 7,5%.

matière de circulation, pour le croisement des charrettes ou des voitures, des espaces sont à prévoir «à cinq cents toises de distance les uns des autres⁷²», ainsi que des aires de stationnement pour le repos des chevaux plus ou moins espacées selon la pente. Le général conseille également d'utiliser «la mine avec circonspection» car écrit-il, «vous pouvez perdre par des ébranlements dans une partie, ce que vous avez gagné dans une autre par l'effet immédiat de la mine». Turreau termine sa lettre à Lescot en lui rappelant ses devoirs: «J'attends particulièrement de vous, citoyen commandant, que vous me seconderez de tous vos moyens pour m'aider à répondre d'une manière satisfaisante à l'attente et aux vœux du gouvernement».

Le général Lery, commandant en chef du génie de l'armée des Grisons, de passage à Domodossola au début du mois de décembre, à l'occasion d'une de ses missions de reconnaissance, rencontre Turreau et le trouvant très impatient de commencer les travaux lui conseille prudence et patience. Il rend compte de cette entrevue au ministre de la Guerre, par une lettre écrite de Brigue quelques jours plus tard⁷³: «J'ai trouvé ce général peu disposé à croire qu'il dût attendre plus longtemps pour ouvrir la route au travers du Simplon»; Il profite de ce courrier pour donner au ministre, son sentiment sur la route à construire, étant informé des réticences de son collègue Chasseloup. «Sans entrer pour le moment dans aucune discussion à cet égard, je ne vois pas un grand danger à laisser continuer le travail commencé: il ne consiste jusqu'à présent que dans le tracé fort peu avancé de la route qui doit être faite de Domodossola à Brigue. L'hiver ne permettra pas d'entreprendre de grands travaux et l'on aura du temps pour le décider. Le Simplon sera loin d'être ouvert encore pour la belle saison, époque seulement où l'on pourra examiner avec attention la manière de fortifier les positions qui en sont susceptibles, et prendre tous les renseignements que vous demandez.»

Le général Lery rencontre aussi Wild lors de son passage à Brigue. Le commissaire rapporte cet entretien, peu après, au ministre de la Guerre de la République helvétique à Berne: «Le mauvais temps m'a retenu encore ici. Je m'occupe en attendant ici avec les ingénieurs français à lever les positions des environs. Depuis ma dernière, j'ai eu quelques explications avec le général Lery [...]. Il doit se rendre d'ici à St Maurice dans peu de jours, pour composer son mémoire concernant sa commission. Il m'a sondé sur ce que notre gouvernement pensait relativement à ce chemin en général, et sur l'opinion des habitants. Je lui ai répondu que j'ignorais parfaitement ce qui regardait la première partie de la question, comme il était vrai, mais que quant aux habitants, ils en avaient pris de l'ombre, parce qu'ils en craignaient les suites pour l'indépendance de leur patrie.»⁷⁴

C'est aussi dans le courant de ce mois de décembre que Turreau, malgré l'avancement de la mauvaise saison, constitue l'embryon d'une organisation des travaux. Il se plaint à plusieurs reprises au ministre de la Guerre des difficultés

⁷² 500 toises soit environ 1 km.

⁷³ SHAT MR 1409, pièce 72. Lettre du général Lery au ministre de la guerre, de Brigue, le 15 frimaire an IX (6 décembre 1800).

⁷⁴ A.F. Helvetik 3151, 67. Lettre de Wild au ministre de la Guerre de la République helvétique du 14 décembre 1800.

qu'il rencontre: ainsi le 15 frimaire (6 décembre) il parle «*d'état d'abandon*»⁷⁵, car «*depuis le 6 frimaire (27 novembre), il n'est arrivé que 70 sapeurs et un ingénieur des Ponts, l'ingénieur en chef, malade à Milan, vient de me rejoindre*»⁷⁶. Il prend pourtant un certain nombre d'arrêtés visant à améliorer la situation comme celui du 13 frimaire (4 décembre) qui ordonne la formation d'un parc de trente mulets réservés à l'usage des officiers d'état-major, des ingénieurs et élèves, et des éventuels inspecteurs et répartis à Brigue, au Simplon, dans le val Divedro et à Domossola⁷⁷.

La construction de la nouvelle route est une tâche importante mais Turreau doit aussi maintenir la route existante ouverte pour le passage des troupes. Il charge à cet effet son officier du génie, Henry Guignard, de «*la surveillance immédiate de l'entretien de la route*»⁷⁸. C'est au vu des certificats signés par ce dernier que les quarante ouvriers que devra fournir le district de Brigue «*seront payés au prix convenu*» pour entretenir «*la route de Brigue au village du Simplon et la rendre praticable pour les hommes et les chevaux*». Guignard va sillonner tout l'espace de Brigue au Simplon, acquérir ainsi une bonne connaissance de la région, et être un des premiers, à établir un plan général.

A la fin du mois de décembre, le général Turreau est en mesure de prendre un nouvel arrêté de treize articles réglant l'organisation des travaux⁷⁹: les ouvriers comme les ingénieurs sont répartis en deux brigades et chaque brigade est répartie en escouades de trente hommes dirigées par deux sapeurs. A la demande de l'ingénieur en chef Duchesne, des inspecteurs, deux par brigade, sont chargés «*de parcourir sans cesse les ateliers de leur arrondissement, de faire de fréquents appels sur les lieux des travaux, d'exiger des chefs d'escouades la remise des contrôles nominatifs des ouvriers, de les vérifier, d'en dresser un contrôle général pour leur arrondissement et de faire parvenir chaque jour copie certifiée de ce contrôle*». Par ailleurs ce règlement stipule dans son article 5 que «*les ouvriers seront logés dans les villages ou hameaux les plus voisins des lieux des travaux*» et que «*les logements seront disposés de manière que les escouades demeurent distinctes et séparées les unes des autres*».

Ces travaux qui s'organisent progressivement commencent à inquiéter les Suisses qui craignent que la construction de la route constitue un argument de plus pour que les Français annexent le Valais, surtout qu'au même moment la Valteline est réunie à la Cisalpine. Wild écrit au ministre de la Guerre, à Berne, que la seule manière de faire échouer le projet d'annexion est de montrer l'impossibilité de construire la route: «*Il faut d'abord prouver, et la chose n'est pas difficile, qu'il est impossible que ce chemin puisse servir selon la vue du gouvernement français pendant la guerre actuelle, quant elle durerait encore plusieurs années. Car en consi-*

⁷⁵SHAT B/3/77. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 15 frimaire an IX (6 décembre 1800).

⁷⁶Duchesne.

⁷⁷SHAT MR 1409, pièce 71. Arrêté du général Turreau du 13 frimaire an IX (4 décembre 1800).

⁷⁸SHAT MR 1409, pièce 74. Arrêté du général Turreau du 27 frimaire an IX (18 décembre 1800).

⁷⁹SHAT MR 1409, pièce 75. Arrêté du général Turreau du 11 nivôse an IX (1^{er} janvier 1801).

dérant la nature des obstacles, que toute la force réunie des hommes ne saurait vaincre, pendant six mois de l'année, et ceux que les rochers et avalanches de neige, de pierres et de glaces présentent sans discontinuité. Il est bien facile de calculer le temps requis pour achever un pareil ouvrage. Il y a plus: je suis convaincu qu'en suivant le plan qui paraît être le plus goûté présentement, il est impossible que ce chemin devienne praticable et durable. Les travailleurs seront en petit nombre, parce que l'argent manque et manquera longtemps. Il faudrait 10 années de paix, de prospérité, pour parvenir à frayer une route telle qu'on la projette, et il faudrait la faire passer sur un tracé bien différent, que celui qu'on m'a fait connaître, et encore restera-t-il douteux si cette route pourra s'effectuer, vu les prodigieuses difficultés, du moins pour une route à gros train. Mais enfin, je la suppose faite, par le terrain le plus propre, pour avoir une telle route militaire; il reste encore vrai qu'il faut être maître de l'Italie pour s'en servir. Car on peut établir de l'autre côté de la montagne en peu de temps, et sans beaucoup de frais, des ouvrages qui la barreront en totalité, surtout en la faisant passer par la gorge comme c'est le projet.»⁸⁰

Le choix des grandes lignes du tracé décembre - janvier 1801

Si l'organisation du chantier commence à se mettre en place et si quelques travaux commencent du côté de Domodossola grâce à la présence du général Turreau et à la moindre rigueur du climat, l'incertitude règne encore du côté de Brigue quant au tracé de la nouvelle route. Les rivalités entre les différents acteurs sont grandes et chacun semble avoir sa propre conception, son propre projet, afin sans doute de pouvoir revendiquer ensuite la paternité de l'ouvrage ou bien, plus immédiatement, d'attirer l'attention du Premier Consul. L'ingénieur Carré-Wagnat écrit ainsi, à l'époque, à Nicolas Céard, encore à Genève: «Chacun veut être des premiers à offrir le meilleur projet, afin d'annoncer partout, c'est moi qui ai eu la gloire de l'avoir conçu.»⁸¹

Nicolas Céard n'avait pas attendu l'arrêté de fructidor pour s'intéresser au Simplon. Dès l'année 1797, alors qu'il réside à Vevey, sans fonctions officielles, quelques mois après que Bonaparte eut pris ses premières décisions, il correspond avec son ami Gauthier des Îles⁸², ancien secrétaire de la préfecture de l'Ain, qu'il a connu alors qu'il était lui-même ingénieur en chef de ce département dans les débuts de la Révolution. La route du Simplon, qui devait alors toucher Versoix, située dans le département de l'Ain sur la rive nord du Léman, intéressait évidemment Gauthier, commissaire du Directoire pour ce département, membre influent de la Société d'Emulation de l'Ain, qui en espérait un développement favorable pour sa région.

⁸⁰ A.F. Helvetik 3151 74. Lettre de Wild au ministre de la Guerre de la République helvétique du 25 décembre 1800.

⁸¹ Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 48.

⁸² Gauthier des Îles dit aussi Gauthier de l'Ain (1762-1823).

Frédéric Barbey, évoque dans son ouvrage ces contacts entre les deux hommes⁸³ à l'automne 1797, ainsi que les rapports qu'ils entretenaient alors avec les représentants de la République cisalpine, en particulier de Serbelloni⁸⁴. Dès sa nomination comme ingénieur en chef du département du Lemane, en 1798, après l'annexion de Genève, Nicolas Céard rencontre Serbelloni, ce qui lui permet «*de recueillir sur le projet [de route du Simplon] toutes les indications relatives aux dispositions du gouvernement italien*»⁸⁵.

Il semble que les difficultés du Directoire et l'éloignement de Bonaparte en Egypte n'aient pas permis du côté français de poursuivre sérieusement les études relatives à la route du Simplon, mais qu'au contraire du côté italien un projet existait dès cette époque, projet auquel Céard avait dû plus ou moins collaborer. François Samuel Wild parle d'ailleurs, à propos de la route, dans un courrier du mois de novembre 1800, de «*l'ouvrage que le Ministre cisalpin désire*»⁸⁶.

C'est d'ailleurs dans ce même courrier que Wild donne son idée quant au tracé de la route à construire du côté valaisan du col: «*La route que je propose abandonne entièrement le chemin actuel depuis Brigue jusqu'au haut du Simplon, et l'on pourra donc adoucir la pente, autant qu'on jugera convenable*». Cette vision des choses correspond d'ailleurs à peu près au projet qui sera finalement exécuté.

D'autres acteurs vont revendiquer la paternité du tracé ou tout au moins un rôle décisif dans la conception de la route ou la direction du chantier. L'adjudant commandant Quatremère-Disjonval dans l'état de ses services qu'il rédige en 1811, au moment de faire valoir ses droits à la retraite, mentionne les «*travaux d'une grande route à travers le Simplon, dont j'avais fourni tous les plans, mais dont le général Turreau eut la suprême direction. Que pendant la fin de 1800 et les années 1801 1802 je n'ai cessé de diriger la partie militaire et savante de cette opération*»⁸⁷. Un autre militaire, le capitaine du génie Guignard, dans le mémoire de reconnaissance qu'il adresse à son chef, le général Chasseloup, dans le courant du mois de janvier, semble s'attribuer un rôle décisif dans le choix du «*tracé que l'on croit convenable à la nouvelle route*»⁸⁸.

De son côté Polonceau, alors élève ingénieur sous les ordres de Lescot, écrit plus tard que «*les deux élèves ingénieurs se livrèrent à l'étude du projet*» et qu'«*ils parvinrent à terminer dans le cours de l'hiver de 1800 à 1801 toutes les opérations pour la rédaction du projet général qui fut soumis à Mr Céard à son arrivée*»⁸⁹. Nicolas Céard, dans son mémoire publié en 1820, tient des propos absolument

⁸³ Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 22.

⁸⁴ Gian Galeazzo Serbelloni, un des directeurs de la première République cisalpine.

⁸⁵ Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 42.

⁸⁶ AF Helvetik 3121, 39. Lettre de Wild à Guisan du 11 novembre 1800.

⁸⁷ SHAT 2YF121283. Dossier de pension de Denys Bernard Quatremère-Disjonval fait à Lyon le 13 juillet 1811.

⁸⁸ SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon, Mémoire de reconnaissance du capitaine Guignard du 1^{er} pluviôse an 9 (21 janvier 1801).

⁸⁹ A.-R. POLONCEAU, *Observations sur un mémoire relatif à la route du Simplon...*, Versailles, s.d., p. 7.

contraires puisqu'il écrit à propos de son travail: «*ce projet général auquel personne n'avait travaillé que moi*». Quant à l'ingénieur en chef de la première brigade, Lescot, son dossier, qui se trouve dans les archives de l'hospice du Simplon, porte la mention: «*L'ingénieur en chef Lescot conçut et commença la route du Simplon côté du Valais.*»⁹⁰

Ces revendications multiples, implicites ou explicites, ont conduit les historiens à rendre des conclusions diverses. Du côté des militaires, le lieutenant Henri Leplus, il y a un siècle, parle du «*général Lery, chef du génie de l'armée des Grisons, qui avait été chargé de la direction des travaux de la route du Simplon, alors à peine commencée*». Frédéric Barbey, dont la source principale est constituée des archives Céard, attribue la paternité de ce grand chantier depuis la conception jusqu'à la réalisation à l'ingénieur en chef du Leman, et à lui seul⁹¹. Plus récemment le rôle du capitaine du génie Henry Guignard a été mis en valeur et certains y ont vu le véritable auteur du tracé de la nouvelle route⁹².

Il est pourtant difficile d'apporter des conclusions définitives sur la ou les paternités possibles, car une partie des écrits et des cartes, réalisés par les différents acteurs, a évidemment disparu aujourd'hui. La prudence s'impose donc dans ce domaine car les lacunes documentaires peuvent un jour être comblées par la découverte de nouvelles pièces.

Au milieu du mois de janvier 1801 les opinions relatives au tracé de la route sont encore très diverses. Le général Lery, commandant en chef le génie de l'armée des Grisons, après avoir effectué les reconnaissances que lui demandait le ministre de la Guerre, se trouve à St Maurice. Il y rencontre le 18, François Samuel Wild, commissaire en Valais de la République helvétique, qui est alors à Bex. C'est à cette occasion que le général demande à Wild un mémoire résumant son opinion sur le projet de nouvelle route.

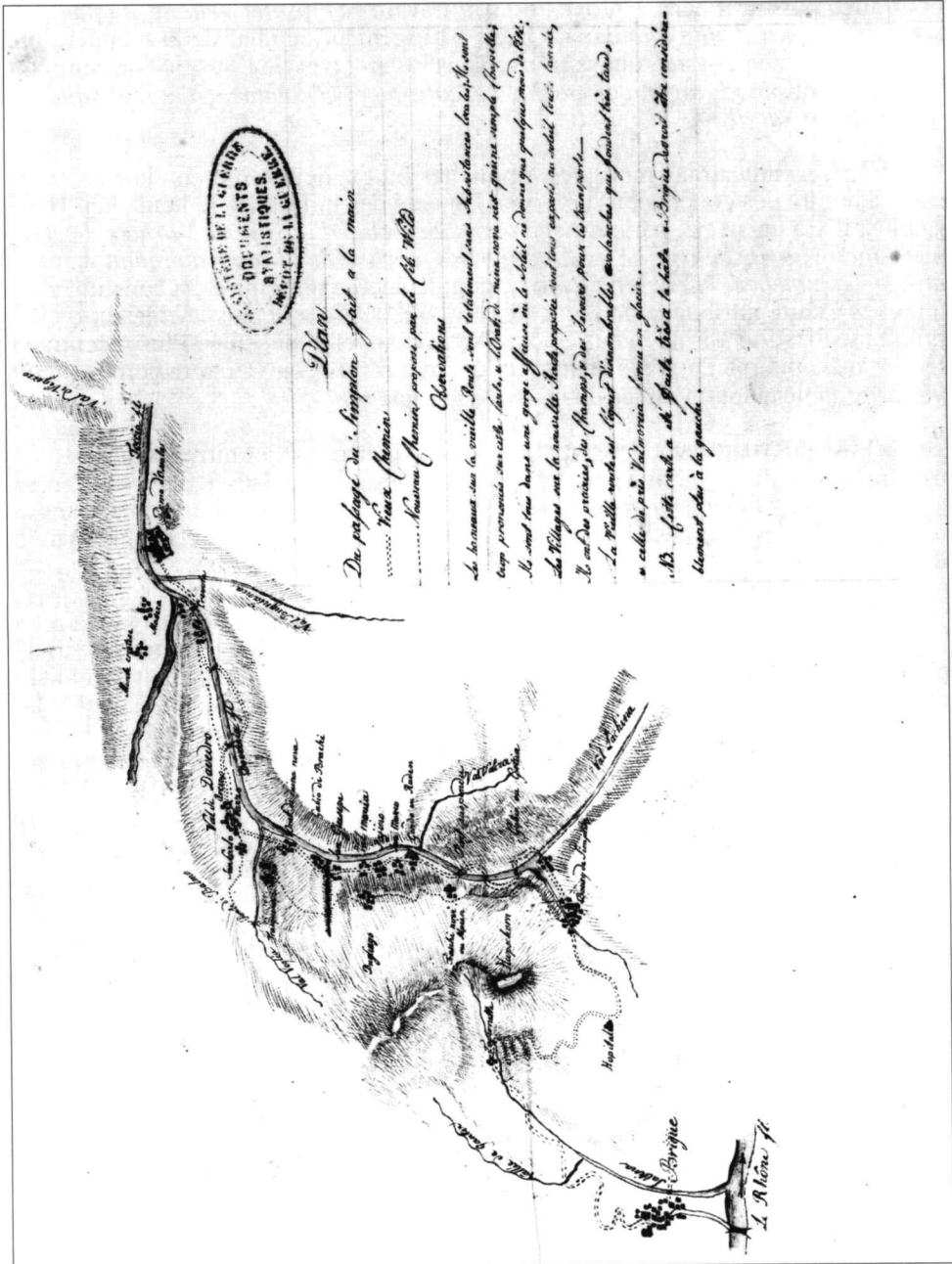
Wild rédige aussitôt ce mémoire, le fait porter sans tarder à Lery et en envoie le jour même une copie au ministre de la Guerre à Berne⁹³. L'idée directrice de son texte consiste à démontrer l'impossibilité et l'inutilité de l'ouverture de cette route afin de décourager les Français dans leur entreprise. Tout est bon pour argumenter, la nature insurmontable, l'absence de réel intérêt stratégique, le dépeuplement du village de Simplon dont les habitants ne seront plus en mesure de maintenir la route dégagée en hiver; Wild remonte même à l'époque des Romains qui «*paraissent n'avoir fait que très peu de cas du passage du Simplon*»; enfin dans son post-scriptum il évoque la paix prochaine et la liberté des mers pour la flotte française qui en sera une conséquence, pour proposer une liaison maritime entre la France et la Cisalpine en remplacement de celle du Simplon!

⁹⁰ AEV Archives de l'Hospice du Simplon, en cours d'inventaire.

⁹¹ Frédéric BARBEY, *op. cit.*

⁹² voir l'article de Roland FLÜCKIGER SEILER, «Nicolas Céard. Die Entstehung der ersten Kunststrasse über die Hochalpen», *Blätter aus der Walliser Geschichte*, 1997, p. 55.

⁹³ AF Helvetik 3166. Ce mémoire est publié en annexe 5.



Plan annexé à «l'extrait du mémoire du colonel Wild», sans doute dessiné par un collaborateur du général Lery, peut-être à partir d'un dessin de Wild, en janvier 1801. SHAT MR 1409/17.

Pour satisfaire le général, Wild propose aussi un tracé possible pour la route à construire. Pour le versant nord, il écrit: «*Je suis d'accord avec vos ingénieurs, que pour satisfaire à leur instruction⁹⁴, très bien faite, ils doivent en sortant de Brigade chercher un grand contour au Brigerberg, pour pouvoir arriver avec une pente convenable, à la gorge et à l'endroit appelé Bleiké⁹⁵. Ils ne peuvent pas autrement depuis là qu'entrer dans la vallée de Ganter et de revenir dans celle de la Tavernette⁹⁶ par le promontoire qui sépare ces deux vallons.*» Ce tracé est à peu près celui qui sera finalement choisi.

Il existe dans les archives du S.H.A.T. un document intitulé: «*Extrait d'un mémoire du colonel⁹⁷ Wild sur la nouvelle route du Simplon et la portion de cette route depuis l'Hôpital jusqu'à Dovedro ou Varzo en particulier.*»⁹⁸ Il s'agit là d'un extrait de l'exemplaire remis par Wild au général Lery qui semble plus détaillé que la «copie» adressée à Berne. Cet extrait ne concerne hélas que le versant sud du col. Le rédacteur, sans doute un officier du génie, faisant office de secrétaire du général Lery, s'en explique: «*Je supprime tout ce que l'auteur dit du projet des ingénieurs français, depuis Brigade jusqu'au Simplon, parce que la nécessité du charriage à grand train oblige vraiment ceux-ci de prendre le parti qu'ils ont pris; mais pour ce qui est de passer dans l'effroyable gorge de Gondo, au lieu de passer au-dessus, les mêmes raisons du charriage à grand train sont ce qui doit le plus engager à y renoncer pour jamais.*» Par ailleurs, l'extrait conservé au S.H.A.T., contient en annexe un plan du passage du Simplon⁹⁹ où ne figure malheureusement que le tracé proposé pour le versant sud. Il a sans doute été réalisé à St Maurice par un collaborateur de Lery, peut-être à partir d'un dessin de Wild?

Le 20 janvier, Wild rencontre à nouveau Lery pour discuter de son mémoire. C'est après cet entretien que le général envoie son rapport à Paris¹⁰⁰. Il propose un tracé, qui reprend les idées de Wild pour le versant sud, comme nous le verrons plus loin, mais qui en diffère complètement pour le parcours de la vallée du Rhône jusqu'au sommet du col, ce qui pourrait aussi expliquer qu'il n'ait ensuite transmis à Paris que la partie du mémoire de Wild pour le versant méridional: «*C'est vis à vis de Brigade que la nouvelle route par le Simplon doit entrer dans la gorge de la Saltine pour gagner le sommet du col. Il n'est pas indifférent sous le point de vue militaire, qu'elle passe à la droite ou à la gauche du torrent. Il paraîtrait au contraire convenable de commencer un peu au dessus de Viège, à la faire ramper le long du penchant de la vallée du Rhône jusqu'à l'entrée de la gorge; et pour mettre cette même gorge entre nous et l'ennemi, supposé maître des sources du fleuve, il faudrait continuer le tracé par le penchant gauche de la Saltine.*» Il poursuit

⁹⁴ Il s'agit des instructions adressées par Turreau à l'ingénieur Lescot dans sa lettre du 1^{er} décembre précédent (voir p. 222 et note 69).

⁹⁵ Bleiké ou Bleiche, plusieurs fois cité dans les écrits de l'époque, correspond à une petite chapelle située sur le versant droit de la Saltine, juste avant l'entrée dans la vallée de Ganter, près du lieu-dit Chalchofe.

⁹⁶ Auberge située sur l'ancien chemin, au pied du dernier tourniquet avant le sommet du col, en dessous le Schallbett et détruite pendant les combats de 1799 (Taferna).

⁹⁷ Dans tous leurs écrits, les Français attribuent ce grade à Wild.

⁹⁸ SHAT MR 1409/16.

⁹⁹ SHAT MR 1409/17. Plan du passage du Simplon, s.d. reproduit à la page 228.

¹⁰⁰ SHAT MR 1409/4. Rapport du général Lery du 30 nivôse an 9. La conclusion de ce rapport est publiée en annexe 6.

ensuite à propos du tracé des ingénieurs des Ponts et Chaussées qui «paraissent avoir adopté le tracé contraire, sans doute parce qu'ils y ont trouvé moins de difficultés», c'est-à-dire le tracé par la rive droite du torrent, ce que le général n'approuve pas car «toutes les informations prises dans le pays s'accordent à dire que les avalanches sont très fréquentes dans le chemin actuel dont ils veulent suivre la direction, tandis que l'autre penchant n'y est nullement exposé. En outre on abrégerait considérablement la route en la faisant passer par la rive gauche du torrent; et cependant la pente n'en deviendrait pas plus roide puisque on se serait déjà élevé au dessus de la vallée du Rhône en partant de Viège.» Le général reprend cette idée dans sa conclusion en répétant que cela permettrait de «pouvoir placer la gorge de ce torrent entre nous et l'ennemi supposé maître des sources du Rhône». Dans son rapport, le général Lery envisage par ailleurs plusieurs annexions à la France, au dépens du Valais ou du pays de Vaud, de façon à renforcer le système défensif français, modifié par l'ouverture de la route du Simplon¹⁰¹.

Lery est le seul à préconiser le tracé par la rive gauche de la Saltine, au départ de Viège. Tous les autres, civils ou militaires, sont favorables à un tracé par la rive droite, au départ de Brigue, mais les opinions diffèrent, tout au moins au début, pour savoir si l'on doit rester à proximité de la rive du torrent et de l'ancien chemin ou bien s'en éloigner pour adoucir la pente.

Nous n'avons que peu de documents émanant de Lescot mais il semble que l'ingénieur en chef de la première brigade est d'abord favorable à un tracé assez proche du vieux chemin. L'élève ingénieur Polonceau écrit plus tard dans ses «Observations» adressées à Céard en 1820: «M. Lescot avait eu le dessein de passer la vallée de Ganter à son entrée et au pont de Grund situé sur l'ancien chemin; mais en s'élevant à 100 pieds au dessus, au moyen d'une grande arche, ou de plusieurs rangs d'arches superposées et appuyées sur deux masses de rochers qui se trouvaient rapprochées et placées très avantageusement. En suivant ce tracé on eut abrégé la route de près d'une lieue, évité de traverser plusieurs lits d'avalanches et des terrains mobiles, ainsi que le passage dangereux qui est sous le glacier de Kald Wasser¹⁰²; enfin l'on eut obtenu le grand avantage de maintenir plus longtemps la route dans les parties basses, au lieu de la porter trop tôt à des hauteurs où les neiges arrivent plus tôt, fondent plus tard, et où l'on est plus longtemps exposé à ces tourmentes d'hiver si dangereuses pour les voyageurs qu'elles surprennent.»¹⁰³

Ce projet, conçu par Lescot peu après son arrivée à Brigue, qui nécessite, malgré la hauteur du pont prévu à Grund, une contrepente entre le Schallberg et le torrent est rapidement abandonné car il ne permet pas de s'élever régulièrement par une pente raisonnable jusqu'au sommet, et surtout ne convient pas aux militaires comme le rapporte Polonceau: «Ce plan fut communiqué au général Turreau avant qu'on commençât les travaux dans les parties supérieures du tracé mais il fut immédiatement rejeté à cause du temps que demandait l'exécution et de son

¹⁰¹ Voir annexe 6.

¹⁰² Chaltwassergletscher.

¹⁰³ A.-R. POLONCEAU, *Observations sur un mémoire relatif à la route du Simplon...*, Versailles, s.d., p. 8.

*infériorité sous le rapport militaire à celui qui faisait passer la route sur des points plus élevés offrait des positions plus favorables à la défense et à l'établissement des forts alors projetés: il fallut céder à ses vues et de cette détermination résulta l'obligation de contourner entièrement la vallée de Ganter.»*¹⁰⁴ Les courriers de Wild montrent d'ailleurs que, dès le début du mois de janvier, les ingénieurs français travaillent sur ce tracé¹⁰⁵.

Le désaccord semble cependant persister entre les ingénieurs des Ponts et Chaussées de la première brigade, Lescot et Carré-Wagnat, à propos du tracé au départ de la vallée du Rhône. Si les deux ingénieurs sont d'accord pour faire partir la route de Brigue, Lescot est favorable à une arrivée dans cette ville par la rive droite du Rhône, ce qui évite un franchissement de la Saltine, alors que Carré-Wagnat fait franchir ce torrent au niveau de Brigue. Les rapports entre les deux hommes sont d'ailleurs très tendus, Frédéric Barbey rapporte que: «*De Genève, Nicolas Céard, qui suivait avec attention les débuts des travaux ne tarda pas à se rendre compte du danger qui menaçait. Carré-Wagnat s'étant permis le 21 janvier, de lui faire passer un projet général de la route, destiné au directeur des Ponts et Chaussées et arrêté à l'insu de son supérieur hiérarchique Lescot.»*¹⁰⁶ Après avoir examiné le projet de Carré-Wagnat, Céard lui écrit peu après: «*J'ai reçu, mon cher camarade, votre projet. Il est mal exposé, vous me permettrez de vous le dire, sans plans seulement esquissés qui puissent donner à le juger, [...], vous envoyez des projets d'un côté, pendant que vos chefs Lescot et Duchesne en font d'autres, sans rapport sans doute avec les vôtres. Tout cela, mon cher, va mal et ne vous conduira à rien de bien, 1° parce que vous divisez par la rivalité, 2° parce que vous cessez de faire cause commune, 3° qu'on profitera de cet esprit pour présenter un projet qui ne sera pas le votre ni celui d'aucun de vous.»*¹⁰⁷ La troisième considération de Céard laisse penser que celui-ci est plus ou moins au courant de l'existence d'autres projets émanant non pas d'ingénieurs des Ponts mais de militaires.

Effectivement, c'est aussi le 21 janvier que le capitaine du génie Guignard, toujours sous les ordres du général Chasseloup, mais collaborant comme on l'a vu plus haut avec le général Turreau pour l'entretien de l'ancien chemin, rédige un mémoire avec une carte en annexe, dont la minute est conservée au Musée national suisse de Zürich¹⁰⁸, une copie se trouvant au Service historique de l'armée de terre française de Vincennes¹⁰⁹. Après avoir décrit l'ancien chemin qu'il connaît bien pour les raisons exposées plus haut, Guignard poursuit ainsi son exposé: «*Il faut maintenant développer le tracé que l'on croit convenable à la nouvelle route, pour*

¹⁰⁴ A.-R. POLONCEAU, *op. cit.*, p. 8.

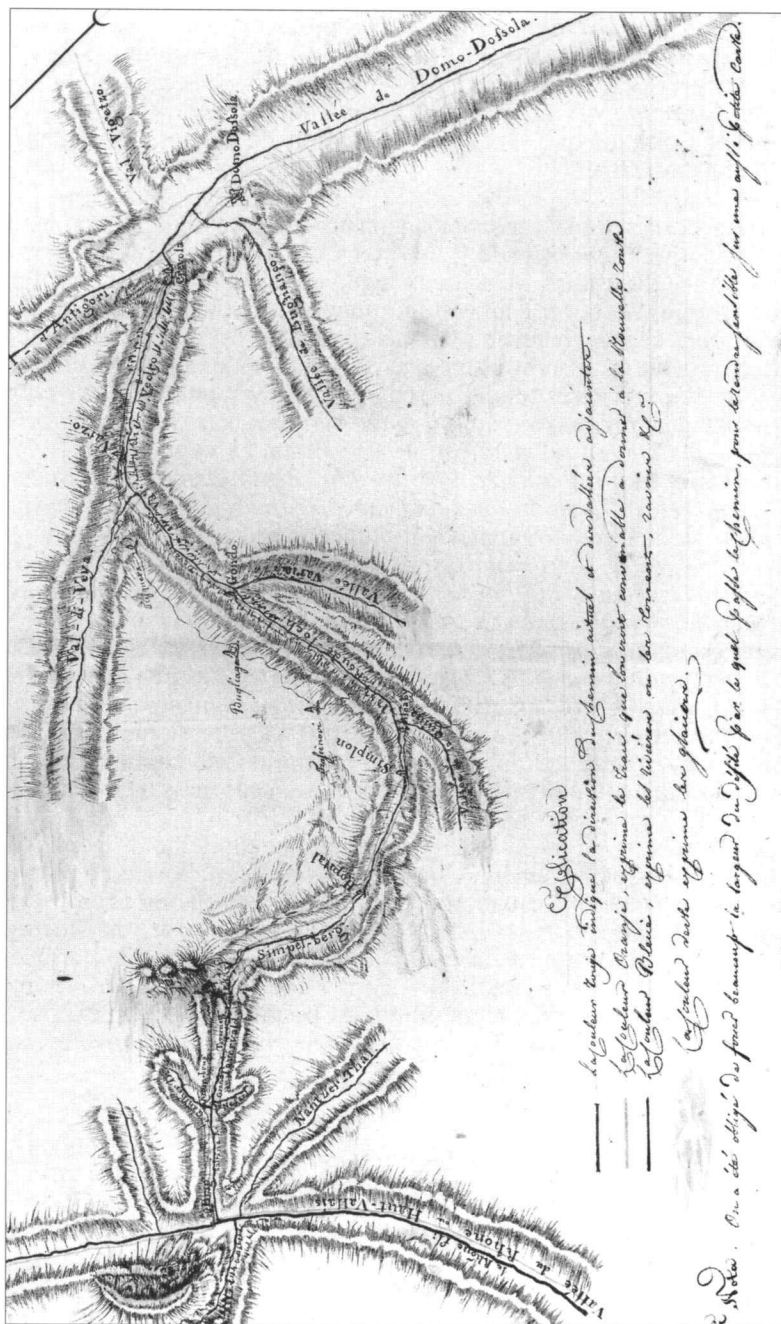
¹⁰⁵ Voir en particulier le mémoire de Wild du 18 janvier 1801.

¹⁰⁶ Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 48.

¹⁰⁷ Lettre de Céard à Carré-Wagnat du 8 février 1801, citée par Frédéric BARBEY, *op. cit.*, p. 48.

¹⁰⁸ Musée national suisse, Inv. Nr. LM 53195.2.

¹⁰⁹ SHAT, archives du génie, Article 14 Simplon, *Mémoire de reconnaissance sur le passage du Simplon pour servir à l'intelligence de la carte qui l'accompagne, relative à l'ouverture d'un chemin à canon ordonné par l'arrêté des Consuls de la République française en date du 20 fructidor dernier, le quel mémoire a été fait par ordre du général de division Chasseloup-Laubat, Inspecteur général et commandant en chef l'arme du génie à l'armée d'Italie*, par Henry Guignard, 1^{er} pluviôse an IX (21 janvier 1801).



Plan annexé au mémoire de reconnaissance du capitaine du génie Henry Guignard, 1^{er} pluviôse an 9 (21 janvier 1801), Musée national suisse, Zürich, LM 53195.2.

la soumettre à tous les points en défensive, dont elle peut être susceptible, condition exigée, et on suppose pour établir ce tracé que le défilé par lequel passe le chemin actuel est d'après toutes les probabilités d'obligation, le meilleur possible. En remontant de Brigue, on gagnera en se tenant toujours au levant, les hauteurs de Brig Berg, d'où par un contour on arrivera en retournant sur la rive gauche de la Saltine à la chapelle sur le Bleikie¹¹⁰; ainsi on évitera le premier tourniquet. De la chapelle, on pense qu'il serait possible d'arriver par une pente assez soutenue et qui ne paraît pas devoir être au dessus de quatre pouces par toise¹¹¹, au point du Zibi¹¹² sur le Simpelberg. Pour y parvenir, on abandonnera, un peu en avant de la chapelle, le vieux chemin en tournant à la gauche pour gagner au dessus du Kromberg, la gorge de la vallée de Kanter¹¹³, dans laquelle on s'enfoncera autant qu'il sera nécessaire et où il sera jeté un pont pour passer sur la rive gauche du Kanterbach¹¹⁴, qu'on longera toujours en montant, d'où retournant sur la Saltine, on remontera le Tavervald¹¹⁵, bien au dessus du chemin actuel, on éviterait les deux avalanches qui l'obstruent. Le Tavervald remonté jusqu'à sa tête, on passerait en retournant sur la droite, sous le Rimigletcher¹¹⁶, et delà on rejoindrait le chemin actuel au Zibi d'où, autant que possible on tiendra sur la gauche le pied des montagnes sur toute la longueur du Simpelberg, abandonnant par conséquent le chemin qui passe à droite.» Comme on le constate, ce tracé, qui abandonne largement l'ancien chemin, ressemble beaucoup aux projets de Wild. Il correspond aussi au tracé sur lequel travaillent déjà les ingénieurs des Ponts. C'est d'ailleurs le rôle du capitaine Guignard de rapporter à son chef, le général Chasseloup, les décisions relatives au tracé afin que celui-ci puisse en évaluer les conséquences sur le plan militaire. Pourtant, les termes employés par Guignard dans son mémoire laissent penser qu'il est l'auteur du tracé. Est-ce la réalité? ou bien cherche-t-il à s'attribuer l'œuvre d'un autre ou de plusieurs autres? Les courriers de Wild accréditent plutôt la dernière hypothèse, mais il y a encore beaucoup à découvrir à propos du Simplon...

Une autre question est de savoir si le mémoire de Guignard a été connu rapidement des autres protagonistes. Sans doute pas immédiatement. Le capitaine Guignard reste sous les ordres du général Chasseloup pour tout ce qui concerne les reconnaissances et ses rapports avec Turreau sont parfois difficiles; celui-ci s'en plaint d'ailleurs au ministre de la Guerre qui lui répond: «*Vous vous plaignez que l'officier du génie employé près de vous reçoit du général Chasseloup des ordres pour des objets étrangers aux travaux. Cet officier que l'article 4 de l'arrêté du 20 fructidor met à votre disposition pour vous assister dans votre travail, ne saurait être pour cela soustrait à la dépendance de son chef naturel.*»¹¹⁷

¹¹⁰ Voir note 95.

¹¹¹ Soit environ une pente d'un peu plus de 5%.

¹¹² Point situé après le Schallbett, juste avant l'arrivée au col.

¹¹³ Gantertal.

¹¹⁴ Ganterbach.

¹¹⁵ Forêt s'étendant sur la rive droite de la Saltine, après Rothwald, au dessus de la Tavernette (Taferna).

¹¹⁶ Glacier situé à l'époque au-dessus du Schallbett.

¹¹⁷ SHAT MR 1409/120. Minute de la lettre du ministre de la guerre au général Turreau du 22 ventose an IX (13 mars 1801).

Le mémoire de Guignard a du suivre la voie hiérarchique, c'est-à-dire le général Chasseloup puis l'inspection générale du génie à Paris. C'est d'ailleurs dans les archives du génie que se trouve une copie de ce mémoire, alors qu'il n'existe aucune autre trace dans la série des mémoires et reconnaissances, pas de documents de transmission, pas de lettre d'accompagnement, pas d'allusions dans d'autres courriers conservés au service historique de Vincennes. A-t-il été retransmis depuis Paris? si oui à qui? à Turreau? ou bien à Céard par l'intermédiaire du directeur des Ponts et Chaussées Cretet? La découverte d'autres archives pourra peut être nous éclairer sur ce point.

Vers la fin du mois de janvier le tracé est donc à peu près décidé entre Brigue et le col, mais qu'en est-il sur le versant méridional? L'obstacle majeur de ce côté est constitué par les gorges de Gondo, par où passe l'ancien chemin, dans des conditions extrêmement périlleuses et qui a si fortement impressionné les officiers qui ont conduit des reconnaissances les années précédentes. Comme pour l'autre versant, les protagonistes se divisent en deux camps: ceux qui sont favorables au passage par les gorges et ceux qui préfèrent les contourner par les hauteurs.

Wild fait partie des seconds, il écrit dans son mémoire à propos du chemin qu'il propose: *«Il faut noter que tout ce chemin exposé au midi, aurait le soleil tous les jours de l'année; qu'on trouverait partout des villages habités et des secours en tout genre; que par conséquent cette route serait praticable toute l'année, et que les frais une fois faits, l'entretien serait peu de chose. Ces considérations me paraissent majeures et il est plus que douteux que la route de la gorge de Gondo, longue de 4 lieues, ne se fasse avec des frais plus considérables. Il est sûr, en outre que cette dernière route coûtera un entretien énorme, et que, pendant huit mois, elle sera toujours impraticable, ou, pour le moins très mauvaise. On ne craint pas, enfin, de dire qu'elle sera dangereuse en toute saison, comme qu'on s'y prenne; car tous les efforts humains échouent contre les obstacles éternels de la nature.»*¹¹⁸

Le général Lery, dans son rapport, reprend intégralement ce point de vue: *«Du village du Simplon, le chemin actuel va descendre dans une gorge étroite et stérile jusqu'au val Divedro, où elle commence à s'ouvrir un peu. Ce passage est fréquemment obstrué par les avalanches, et il est incommodé par les éclats de pierres et les débris de rochers qui se détachent des montagnes voisines. Pour y construire une route, il faudrait de grandes dépenses.»*¹¹⁹ Il poursuit en proposant une solution de contournement pour la nouvelle route, largement inspirée par Wild: *«Du village du Simplon on pourra la faire passer par les hauteurs de gauche, pour aller gagner le village de Trasquera, situé sur une petite plaine; d'où l'on descendra ensuite à Varzo dans le val Divedro.»*

De leurs côtés, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, comme le général Turreau, sont plutôt favorables à une traversée des gorges de Gondo. Nous savons d'ailleurs par Wild qu'ils ont adopté le tracé par les gorges dès le mois de

¹¹⁸ SHAT MR 1409/16. Extrait d'un mémoire du colonel Wild sur la nouvelle route du Simplon, s.d.

¹¹⁹ SHAT MR1409/4. Mémoire du général Lery, fait à St Maurice le 30 nivôse an IX (20 janvier 1801).

décembre 1800¹²⁰. Le capitaine Guignard écrit de son côté dans son mémoire: «*Il paraît qu'il serait possible depuis l'entrée de la gorge resserrée du Rondeloch¹²¹, de tenir la gauche de la rivière, en descendant sur Gondo, Varzo, jusqu'à Crèvola. On s'appuierait à cet effet, partout où la vallée est trop resserrée, au rocher, et s'y enfoncer même au besoin, tant pour conserver une pente assez uniforme que pour se couvrir des avalanches par des galeries en maçonnerie, comme des masses de rochers qui se détachent des hauteurs. On éviterait encore la construction et l'entretien de plusieurs ponts très dispendieux. A ces avantages, on joindrait nécessairement celui non moins essentiel d'exposer autant que possible cette nouvelle route au soleil, sur laquelle les neiges séjourneraient alors moins longtemps.*»¹²²

Un hiver difficile février - mars 1801

Malgré les incertitudes qui demeurent quant à certaines orientations à donner à la route, le général Turreau s'emploie à mettre en place les différents éléments de cet immense chantier. Il commence alors seulement à prendre conscience des énormes difficultés qui l'attendent et en réfère au ministre de la Guerre dès le 6 février: «*Si l'on eut voulu, citoyen ministre ne commencer la route du Simplon qu'après avoir rempli tous les préalables qu'exigeait une aussi vaste entreprise, les seuls préparatifs auraient demandé l'emploi d'une armée entière, mais alors on eut mieux saisi l'ensemble de ses besoins, nous eussions embrassé tout le développement des travaux en suivant un tracé général déterminé d'après des plans, des profils, des nivellements faits avec la plus grande exactitude géométrique, alors aussi on eut mieux connu l'espèce et la quantité des coopérateurs nécessaires, on eut, à l'aide du temps, rassemblé les divers matériaux indispensables pour la construction des murs de soutènement, des ponts, des aqueducs, des fourneaux de mine, des échafaudages de toute espèce pour l'établissement d'une route qui dans beaucoup de parties semble n'avoir aucun point d'appui. La précipitation qu'on a mise, que l'on met à l'exécution de cette entreprise et qui est loin encore d'égaliser mon impatience ne m'a pas permis de vous présenter la masse de mes besoins...*»¹²³ Trois jours plus tard, Turreau adresse une nouvelle lettre au ministre, dans laquelle il l'informe des conséquences de ces difficultés: «*Il m'en coûte de vous l'annoncer, Citoyen Ministre, mais les ingénieurs viennent de me déclarer que, quelle que fût leur activité, et si nombreux que fussent leurs coopérateurs, il était impossible de terminer la route du Simplon dans l'espace d'une année. Il est un genre d'obstacles que l'on ne peut surmonter qu'à l'aide du temps et il semble que la nature les multiplie à mesure que nous avançons en besogne.*»¹²⁴ Une première illusion, celle de pouvoir réaliser la route en une année, vient de tomber. Il faudra plus de quatre ans pour la terminer.

¹²⁰ A.F. Helvetik 3151, 74. Lettre de Wild au ministre de la Guerre de la République helvétique du 25 décembre 1800.

¹²¹ Gondoschlucht.

¹²² SHAT Archives du génie, Article 14, Simplon, Mémoire de reconnaissance du capitaine du génie Guignard du 1^{er} pluviôse an IX (21 janvier 1801).

¹²³ SHAT MR 1409/95. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 17 pluviôse an IX (6 février 1801).

¹²⁴ SHAT MR 1409/96. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 20 pluviôse an IX (9 février 1801).

Les difficultés ne manquent pas, en effet. L'hiver, particulièrement rigoureux rend les reconnaissances extrêmement difficiles, ce qui empêche d'arrêter un tracé précis; mais surtout, le général a du mal à mobiliser les moyens humains et financiers nécessaires à cette grande entreprise.

Dans un premier temps, l'arrêté du 20 fructidor a prévu l'envoi de compagnies de sapeurs pour le démarrage des travaux. Dès son arrivée à Domodossola à la mi-novembre, le général Turreau, comme on l'a vu plus haut, se plaint que ces compagnies sont loin d'être complètes. De toutes façons, ces sapeurs et autres militaires, trop peu nombreux pour assurer la construction de la route, vont avoir surtout un rôle d'encadrement et de surveillance, les sous-officiers et les meilleurs soldats pouvant même être utilisés par les ingénieurs comme secrétaires. C'est d'ailleurs un grave point de discordance entre l'officier du génie, Henry Guignard, dont ils dépendent, et les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour lesquels ils travaillent et grâce auxquels ils perçoivent des indemnités en plus de leur solde. Il est facile de comprendre que cet officier a parfois bien du mal à imposer à ses subalternes une discipline militaire dans ces circonstances; il s'en plaint d'ailleurs à plusieurs reprises.

Dès le début du mois de février, Turreau se préoccupe du recrutement des ouvriers. Il prend quelques mesures pour augmenter le salaire de certains corps de métiers comme les terrassiers, les maçons ou les mineurs¹²⁵, mais il sait que la contrainte sera nécessaire pour obtenir suffisamment de travailleurs sur le chantier. Une de ses craintes est de se retrouver en concurrence avec les commandants en chef des armées des Grisons et d'Italie sur le territoire desquels se situent les travaux du Simplon et qui procèdent de leur côté à des réquisitions. Il demande alors au ministre de la Guerre¹²⁶ un territoire exclusif où il pourrait en effectuer lui-même. Il vient en effet de demander 2000 ouvriers aux autorités du département de l'Agogna¹²⁷ et s'est vu opposer le chantier de démolition de la citadelle d'Arona¹²⁸ sur les bords du lac Majeur, chantier proche du Simplon, qui doit drainer bon nombre d'ouvriers de la région. Le ministre lui ayant demandé quelle étendue de territoire serait convenable, Turreau précise: «*Du côté de l'Italie: le département de l'Agogna. Du côté du Valais: comme le pays est moins peuplé, il faut que mes réquisitions puissent s'étendre depuis la Furka jusqu'à l'extrémité supérieure du lac de Genève.*»¹²⁹

Du côté de Brigue la situation apparaît encore plus difficile. Le général a prévu de faire commencer les travaux le 26 pluviôse (15 février 1801). Ce n'est que huit jours avant qu'il adresse aux autorités valaisannes une demande d'ouvriers:

¹²⁵ SHAT MR 1409/90. Arrêté du général Turreau du 14 pluviôse an 9 (3 février 1801).

¹²⁶ SHAT MR 1409/87. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 12 pluviôse an 9 (1^{er} février 1801).

¹²⁷ Agogna, département de la République cisalpine, chef-lieu Novare.

¹²⁸ Arona, comme les autres forteresses du Piémont, devait être rasée avant le 1^{er} floréal, (lettre de Bonaparte à Berthier du 13 février 1801).

¹²⁹ SHAT MR 1409/130. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 14 germinal an 9 (4 avril 1801).

«Citoyens composant la chambre administrative du Valais à Sion
Vous voudrez bien, Citoyens administrateurs, mettre à la disposition du
Citoyen Lescot, ingénieur en chef à Brigue, le nombre de 150 ouvriers qui devront
se trouver réunis à Brigue le dimanche 26 pluviôse présent mois.

Ces hommes doivent être munis d'outils tels que bûches, pioches et pelles.

Il sera nécessaire aussi qu'il y ait vingt brouettes à leur disposition pour le
transport des terres.

Les ouvriers seront payés régulièrement toutes les semaines à raison de six
baches par jour et par homme. Je pourrai augmenter le salaire lorsque les jours
seront plus longs, si d'ailleurs, j'ai lieu d'être satisfait du zèle et de l'activité des
ouvriers.

Je ne dois pas avoir besoin de vous recommander, Citoyens administrateurs,
d'adhérer avec empressement et exactitude à cette réquisition qui ne sera pas la
dernière que je serai obligé de vous faire, mais je crois devoir vous prévenir que le
moindre délai que vous apporteriez à y satisfaire me forcerait de prendre des
mesures sévères et dont vous seriez l'objet.»¹³⁰

Le ton cassant et menaçant du général ne semble pas intimider les Valaisans
qui transmettent ce courrier à Berne, afin que le gouvernement helvétique puisse
s'en entretenir avec le représentant français Reinhard¹³¹. En attendant ils tempori-
sent et informent Turreau qu'une assemblée de sous-préfets des districts de la par-
tie supérieure doit bientôt se réunir pour discuter de cette réquisition. Ils ajoutent
cependant: «Nous pouvons déjà vous garantir que dans l'état de dénuement où est
ce canton, il nous paraît physiquement impossible de fournir les outils dont vous
avez besoin et particulièrement les brouettes.»¹³²

De son côté le général Turreau écrit à Reinhard: «Ce n'est pas la première
fois que j'ai à me plaindre des décisions négatives de cette administration. Si elle
s'effarouche pour une demande de cent cinquante ouvriers, que sera-ce donc
quand je lui en demanderai quinze ou dix huit cents.»¹³³

Malgré toutes les pressions du général pas un seul ouvrier ne se présenta le
jour dit, ni les jours suivants. Par ailleurs, Reinhard répond à Turreau qu'il lui
paraît difficile d'intervenir efficacement à Berne et qu'il vaut mieux en référer
directement à Paris¹³⁴, ce que fait Turreau quelques jours plus tard, en écrivant au
ministre de la Guerre: «Je crois nécessaire, citoyen ministre, que vous fassiez
connaître les intentions du premier Consul au Gouvernement helvétique afin que

¹³⁰ SHAT MR 1409/112. Copie de la lettre du général Turreau aux Citoyens composant la
chambre administrative du Valais à Sion, du 18 pluviôse an 9 (7 février 1801).

¹³¹ Charles Frédéric Reinhard (1761-1837) né dans le Wurtemberg, il entame une carrière
diplomatique sous la révolution. En 1799, il est pendant quelques mois ministre des Relations exté-
rieures, puis ministre plénipotentiaire en Suisse (1800), et en Lombardie (1801). Nommé ambassa-
deur auprès de Jérôme Bonaparte après la création du royaume de Westphalie, il occupera diverses
fonctions ensuite, jusque sous la monarchie de Juillet.

¹³² SHAT MR 1409/112. Copie de la lettre de la Chambre administrative du Valais au général
Turreau du 14 février 1801.

¹³³ SHAT MR 1409/112. Copie de la lettre du général Turreau au citoyen Reinhard, ministre de
France près la République helvétique, le 28 pluviôse an 9 (17 février 1801).

¹³⁴ SHAT MR 1409/114. Copie de la lettre de Reinhard au général Turreau du 6 ventôse an 9
(25 février 1801).

celui-ci donne des ordres assez positifs aux administrations du Valais pour que je n'éprouve plus de leur part cette résistance d'inertie qui jusqu'ici a retardé le commencement des travaux dans cette partie. Il y a déjà un mois que j'ai demandé au Valais cent cinquante ouvriers et je n'en ai pas encore un. La chambre administrative de Sion délibère et consulte ses administrés pour savoir si elle adhérera à cette demande.

Je me suis adressé au ministre Reinhard. Je vous fait passer copie de sa réponse et je vous conjure de faire cesser ces débats ridicules. En attendant, j'écris pour la dernière fois à la chambre administrative que si dans quatre jours je n'ai pas les ouvriers que j'ai demandés, je mettrai l'exécution militaire chez chacun de ses membres.»¹³⁵ Il semble que ces dernières menaces aient davantage porté puisque les travaux vont finalement commencer sur ce versant le 5 germinal suivant (26 mars 1801).

Les ouvriers, encore rares du côté de Brigue, commencent à être plus nombreux sur l'autre versant. Ils travaillent dans des conditions difficiles et des accidents graves se produisent. Ainsi, Turreau écrit au ministre au début du mois de février: *«J'ai l'honneur de vous rendre compte, Citoyen ministre, que j'ai eu hier trois hommes de blessés par l'explosion inattendue d'une mine qu'on était occupé à bourrer. L'un d'eux a la jambe coupée.*

Je crains que ces accidents ne se renouvellent puisque je suis contraint d'employer à ce genre de travail des hommes qui y sont étrangers, faute de mineurs militaires.

J'ai demandé à l'ordonnateur en chef de l'armée d'Italie quelques officiers de santé et l'établissement d'un hospice militaire à Domodossola, car il me paraît convenable de procurer des secours sur les lieux aux malheureux ouvriers, souvent très éloignés de leurs foyers, et que les fatigues des travaux ou les accidents qui peuvent en résulter mettent dans l'impossibilité de regagner leur domicile pour y être soignés.»¹³⁶

Dans un autre courrier, il demande trois chirurgiens, mais le ministre lui répond: *«N'en avez-vous point dans les deux bataillons qui ont été mis à votre disposition? et le pays n'en offre-t-il pas pour les travailleurs non militaires?»¹³⁷*

Turreau va pourtant persévérer dans ses demandes et ne trouvant pas d'écho à Paris, il se tourne vers le gouvernement cisalpin, directement intéressé, puisque la plupart des ouvriers sont citoyens de cet Etat. Un mois plus tard, l'hospice est établi et le général peut, enfin écrire au ministre: *«J'ai reconnu l'indispensable nécessité de l'établissement d'un hospice militaire provisoire à Domodossola. Le gouvernement cisalpin se charge du matériel et l'ordonnateur en chef de l'armée d'Italie du personnel. Je n'aurai pu y suppléer par les chirurgiens des corps, puisqu'on ne me donne pas de troupes, et les chirurgiens du pays, très rares, très igno-*

¹³⁵ SHAT MR 1409/113. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 16 ventôse an 9 (7 mars 1801).

¹³⁶ SHAT MR 1409/86. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 12 pluviôse an 9 (1^{er} février 1801).

¹³⁷ SHAT MR 1409/94. Lettre du ministre de la guerre au général Turreau du 16 pluviôse an 9 (5 février 1801).

*rants et d'ailleurs dispersés à d'assez grandes distances de Domodossola n'auraient pu suppléer à cet établissement. Soyez persuadé que je ne l'ai demandé que parce que la nécessité la plus impérieuse l'exigeait.»*¹³⁸

Quelques mois plus tard, Turreau présente un premier bilan sans doute beaucoup trop optimiste: *«Il y a peu d'accidents depuis le commencement, quelques ouvriers ont été blessés par l'explosion des mines, trois en sont morts et les autres se sont rétablis par les prompts secours qui leur ont été administrés dans un hôpital établi à portée des travaux.»*¹³⁹

Si les moyens humains sont difficiles à mobiliser, les moyens financiers ne le sont pas moins, ce qui ne fait qu'aggraver les difficultés car, écrit le général Turreau au ministre de la Guerre, *«j'ai déjà assez de peine à obtenir des ouvriers, et sitôt qu'il y a quelque retard dans le payement, ils attendent leur salaire arriéré et dès qu'ils l'ont touché, ils partent et ne reviennent plus»*¹⁴⁰.

L'arrêté de fructidor a prévu dans son article 6 des contributions mensuelles régulières de 50 000 francs de la part de chacune des républiques française et cisalpine. Ces versements doivent s'effectuer dans la caisse du payeur de l'armée d'Italie pour que celui-ci ou son représentant à Domodossola fasse les règlements au vu des documents signés par les ingénieurs en chef de chacune des deux brigades. Si la France verse bien les fonds prévus dans un premier temps, les Cisalpins, de leur côté ne semblent pas pressés de faire de même, or, c'est justement sur la portion qui les concernent que les travaux sont le plus avancés, tandis que du côté nord, à la charge de la France, c'est plutôt l'inaction qui règne. Le manque d'argent et le besoin de financement au sud et la situation inverse au nord va conduire le général Turreau à prendre un arrêté dans le courant du mois de janvier:

«Considérant que les travaux sont en pleine activité depuis un mois sur la partie du territoire de la République cisalpine et que c'est au gouvernement de cette république à frayer à ces dépenses, d'après l'arrêté des Consuls en date du 20 fructidor dernier.

Considérant que le gouvernement cisalpin n'a pas satisfait aux dispositions du dit arrêté et n'a pas encore fourni son contingent au payeur de l'armée pour la partie des travaux qui le concerne.

Considérant aussi que les travaux sont déjà trop avancés pour se permettre d'en arrêter le progrès par le défaut de payement des ouvriers et des dépenses nécessaires pour les accélérer et qu'il est probable que le gouvernement de la République cisalpine va satisfaire incessamment à ses obligations à cet égard, arrête:

Les dépenses des travaux faits sur le territoire de la République cisalpine continueront d'être acquittées par le payeur divisionnaire sur les fonds faits par la République française, à titre d'emprunt.

¹³⁸ SHAT MR 1409/119. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 21 ventôse an 9 (12 mars 1801).

¹³⁹ SHAT MR 1409/84. Note du général Turreau sur l'organisation administrative des travaux à l'époque du 10 pluviôse an 9 (30 janvier 1801).

¹⁴⁰ SHAT MR 1409/132. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 14 germinal an 9 (4 avril 1801).

Aussitôt que le gouvernement de la République cisalpine aura effectué le versement des fonds qu'il doit fournir, les sommes empruntées à la caisse française y seront rétablies par le payeur.»¹⁴¹

Le mois suivant, Turreau écrit au ministre de la guerre que «*la République cisalpine n'a pas versé un sol*», puis il ajoute: «*Le développement des travaux a fait décupler la dépense depuis le mois dernier et je vais manquer de fonds et par conséquent les travaux vont entièrement cesser si mon payeur que j'ai envoyé à Milan ne reçoit pas tout l'arriéré.*»¹⁴² Il insiste encore par une nouvelle lettre, au même, trois jours plus tard en précisant que «*si le gouvernement de cette république [cisalpine] ne paye pas sur le champ l'arriéré, il faudra interrompre les travaux de ce côté ci, parce qu'ils vont commencer le 26 de ce mois à Brigue et qu'il faut restituer sur le champ à la caisse française les fonds qui en ont été extraits à titre d'emprunt pour les travaux qui tombent à la charge de la République cisalpine, d'après mon arrêté du 27 nivôse dernier*»¹⁴³.

Au vu de ces courriers, le ministre alerte Pétiet¹⁴⁴, ministre de France à Milan¹⁴⁵ qui lui répond quelques jours plus tard que 90 000 francs ont été versés, sans doute depuis peu, et peut être grâce aux démarches de Turreau¹⁴⁶, mais surtout que le gouvernement cisalpin dispose d'un million de biens nationaux dans le département de l'Agogna qui vont être vendus par «*actions forcées*» et dont le produit, disponible sous trois décades, sera exclusivement affecté aux travaux du Simplon¹⁴⁷. En fait la vente de ces biens se fera moins rapidement que prévu et le retard des paiements cisalpins va se poursuivre. Il faut dire aussi que les contributions que la République cisalpine doit verser à la France sont énormes, deux millions chaque mois, sans compter les innombrables réquisitions de toute nature qui lui sont imposées¹⁴⁸. L'arrivée des fonds est pourtant urgente, car avec la venue prochaine du printemps, les travaux vont pouvoir s'amplifier et la construction des ponts être commencée.

Turreau se rend à Milan à la fin du mois de février pour trouver des entrepreneurs capables de les construire. Il écrit à son retour au ministre: «*J'ai trouvé à Milan des entrepreneurs qui, je l'espère, se chargeront de la construction de tous*

¹⁴¹ SHAT MR 1409/77. Arrêté du général Turreau du 27 nivôse an 9 (17 janvier 1801).

¹⁴² SHAT MR 1409/95. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 17 pluviôse an 9 (6 février 1801).

¹⁴³ SHAT MR 1409/96. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 20 pluviôse an 9 (9 février 1801).

¹⁴⁴ Claude Pétiet (1747-1806), ministre de la guerre sous le Directoire, il est nommé conseiller d'Etat après Brumaire et est chargé par Bonaparte de gouverner la Lombardie comme ministre plénipotentiaire.

¹⁴⁵ SHAT MR 1409/98. Minute de la lettre du ministre de la guerre au citoyen Pétiet, ministre plénipotentiaire de la République française à Milan, 23 pluviôse an 9 (12 février 1801).

¹⁴⁶ SHAT MR 1409/111. Lettre du général Turreau au ministre de la guerre du 1^{er} ventôse an 9 (20 février 1801) «*à force de démarches auprès du ministre Pétiet, je suis parvenu à obtenir du gouvernement cisalpin de quoi couvrir l'emprunt fait à la caisse française*».

¹⁴⁷ SHAT MR 1409. Lettre de Pétiet au ministre de la guerre du 5 ventôse an 9 (24 février 1801).

¹⁴⁸ D'après Alain Pillepich, *Conséquences politiques de Marengo sur la République cisalpine*, p. 175, in Actes du colloque de Chambéry, novembre 2000.

les ponts depuis Domodossola jusqu'à l'Algabi. Il s'en trouvera quatre principaux dans cet espace. J'ai décidé que deux de ces ponts seraient construits en bois, ce qui exigera moins de temps et d'argent. La lettre que m'a écrite à ce sujet l'ingénieur de la deuxième brigade, et dont copie est ci-jointe, vous convaincra de ses besoins sous le rapport de cette construction.

J'ai décidé que le premier pont qui ouvre la route sur le point de Crèvola et dont je vous ai déjà entretenu serait construit en marbre, en ayant trouvé une carrière peu éloignée et la construction n'étant pas plus chère qu'en granit, ce marbre blanc et veiné est d'ailleurs d'une qualité supérieure.»¹⁴⁹ Turreau adresse également un peu plus tard au ministre un mémoire rédigé par l'ingénieur en chef de la deuxième brigade qui démontre la nécessité de la construction de ces ponts¹⁵⁰.

Pourtant, sans attendre la réception de ce mémoire, sans doute inquiet des aspects financiers de ces constructions, le ministre envoie ses instructions à Turreau: *«Pour atteindre au but essentiel qu'on se propose, je vous engage à ajourner, aussitôt que faire se pourra, tous les grands ouvrages d'art, de ne permettre que ceux qui seront d'une indispensable nécessité, de porter en conséquence tous vos moyens à ouvrir la montagne, et à rendre la route praticable. Je n'approuverais donc pas pour le moment, la construction des ponts en pierre, toujours longue, et surtout dispendieuse. Je préfère la construction provisoire des ponts en charpente, si, comme je le crois, vous pouvez les placer à l'abri, ou à l'épreuve des avalanches. Ils exigent, comme vous le dites vous même, beaucoup moins de temps et de dépenses, et c'est un avantage décisif dans les circonstances. Ils sont d'ailleurs plus facilement réparés, si quelque opération militaire oblige de les rompre. Leur durée peut être de 15 ou 20 ans. Alors, sans doute, l'état des finances amélioré, permettra de les remplacer en pierre, sans grever le Trésor public. Ces considérations ne vous auront pas échappé, et vous feront sentir qu'il convient d'éviter tout ce qui pourrait retarder d'un moment, le jour où vous pourrez livrer le Simplon au passage de l'artillerie.»¹⁵¹*

A la fin de l'hiver 1801, la route n'est pratiquement pas commencée du côté de Brigue tandis que quelques kilomètres sont réalisés près de Domodossola. Les moyens alloués ont été insuffisants et la saison plutôt mal choisie pour commencer un chantier de cette nature. Par ailleurs les dissensions entre les différents acteurs laissent encore planer quelques incertitudes quant au tracé définitif de la route. Turreau a sans doute fait de son mieux, mais il n'avait pas la possibilité de s'imposer parmi les spécialistes qui l'entouraient ni de trancher avec l'autorité nécessaire entre les différentes opinions émises. Au printemps, il va progressivement faire l'objet de critiques venant principalement de trois sources différentes: la direction des Ponts et Chaussées, le corps du génie et enfin le gouvernement cisalpin.

¹⁴⁹SHAT MR 1409/115. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 16 ventôse an 9 (7 mars 1801).

¹⁵⁰SHAT MR 1409/18. Réflexions sur les ponts projetés dans l'étendue de la route du Simplon, depuis Domodossola jusqu'à l'Algabi, par l'ingénieur en chef Duchesne, s.d.

¹⁵¹SHAT MR 1409/135. Minute de la lettre du ministre de la Guerre au général Turreau du 17 germinal an 9 (7 avril 1801).



Nicolas Céard (1747-1821) d'après une miniature reproduite dans l'ouvrage de Frédéric Barbey, *La route du Simplon*. Genève 1906.

Nicolas Céard au Simplon avril - mai 1801

Nicolas Céard, chargé comme on l'a vu, de l'inspection des brigades d'ingénieurs des Ponts et Chaussées arrive à Brigue le 16 mars¹⁵² et fait commencer les travaux du côté de Brigue dix jours plus tard. Il va rester un mois au Simplon avant de retourner à Genève pour rédiger ses rapports.

Les contacts de Céard avec les ingénieurs de la première brigade, l'ingénieur en chef Lescot mais surtout l'ingénieur ordinaire Carré-Wagnat, qui a été sous ses

¹⁵²SHAT MR 1409/8. Rapport détaillé de Céard du 10 prairial an 9.

ordres peu de temps avant, dans le cadre du département du Léman, lui ont permis d'être sans doute très au courant des différents projets en présence et de l'avancement des travaux.

Sa nomination, quelques mois plus tôt, n'avait pas semblé enchanter le général Turreau qui lui avait écrit: «*D'après les instructions que j'ai reçues du ministre de la Guerre, vos attributions se borneront à examiner les travaux de vos deux collègues et à les éclairer de vos avis. L'exécution regarde exclusivement les ingénieurs Lescot et Duchesne sous ma surveillance immédiate. Le ministre pense qu'il vous suffira de faire un ou deux voyages sur les lieux et vous êtes le maître d'en déterminer l'époque.*»¹⁵³ Il est d'ailleurs tout à fait révélateur que, parmi les nombreux courriers de Turreau au ministre de la Guerre conservés dans les archives du S.H.A.T., il n'y ait pas la moindre allusion à l'inspection de Céard au Simplon.

De son côté, l'inspecteur ne mentionne qu'une seule fois le général dans ses rapports, sur un ton d'ailleurs assez ironique: «*Le général Turreau, empressé de répondre aux vues du gouvernement, a dit au Premier Consul, que la route du Simplon serait praticable aux voitures, dans tous les temps; mais c'était sans doute dans la supposition fondée que rien n'était impossible aux hommes, et qu'il devait compter sur les ingénieurs qui lui seraient envoyés, pour soumettre cette difficulté, comme en effet cela est arrivé.*»¹⁵⁴

Les rapports entre les deux hommes, pendant toute cette période de la mi-mars à la mi-avril, ont dû être assez rares, peut-être une seule rencontre à Domo-dossola, et sans doute assez difficiles. Dans son mémoire publié en 1820, Céard écrit à propos de Turreau: «*Le général Turreau de Linière, qui était étranger aux travaux des ponts et chaussées, fut en premier lieu chargé de cette affaire, qui n'avait aucun rapport avec son service.*»¹⁵⁵ Les rapports de Céard avec les autres membres de l'entourage du général Turreau ne semblent pas avoir été meilleurs. La piètre estime, par exemple, que l'inspecteur portait au chef d'Etat-major du général, l'adjudant général Quatremère-Disjonval, transparait clairement dans le courrier d'accompagnement des rapports qu'il adresse au ministre de la Guerre¹⁵⁶, parlant de cet officier, «*attaché, à ce qu'il dit, aux travaux du Simplon où il n'habite jamais...*»

Son attitude vis à vis des officiers du génie et des impératifs militaires défensifs assignés à la nouvelle route, semble aussi traduire une certaine exaspération. Il ne cesse de répéter que ces officiers n'ont pas à se mêler du tracé de la route, d'ailleurs largement commandé par la nature, mais seulement d'en prévoir la défense, une fois la route tracée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il n'a sans doute pas apprécié les initiatives du capitaine du génie Henry Guignard ou tout au moins ses prétentions à apparaître comme un des auteurs du tracé et Céard insiste à plusieurs reprises, dans son rapport résumé, sur la topographie des lieux

¹⁵³ AEG A78 Céard, Portef. IV, fol. 109, lettre de Turreau à Céard, s.d.

¹⁵⁴ SHAT MR 1409/8. Rapport détaillé de Céard du 10 prairial an 9, p. 19.

¹⁵⁵ Nicolas CÉARD, *op. cit.*

¹⁵⁶ SHAT MR 1409/11. Lettre de Nicolas Céard à Cretet du 10 prairial an 9 (30 mai 1801), voir ce courrier publié en annexe 9.

qui, seuls, ont déterminé le tracé: «*Les diverses parties de cette route sont tellement commandées par la nature des lieux, qu'il devient impossible d'en changer aucune, et ne laissent à l'art militaire pour leur défense que le parti de se subordonner à leur position fixée, comme on l'a dit, par la nature du sol.*»¹⁵⁷ Lorsque Céard aborde la seconde partie de la route à la charge de la République cisalpine, dans ce même rapport, il ajoute que cette partie «*est encore plus déterminée s'il est possible que la première, à cause du resserrement des gorges, et de l'élévation suspendue des parois de 500 à 1000 mètres de hauteur, qui ne laissent point de choix pour l'emplacement de la route, laquelle ne peut être gênée que par les difficultés locales qui commandent partout*»¹⁵⁸ en sorte que l'on peut dire que la route commande la défense et non la défense la route, si ce n'est aux entrées des gorges du côté de Brigue et de Domodossola, où elle a été exécutée sous les yeux du général Turreau et de l'ingénieur des fortifications Guignard attaché à son Etat-major. On pense donc à cet égard, pour ne plus y revenir, que le service des Ponts et Chaussées sur la route de Brigue à Domodossola, se trouve entièrement distinct et séparé par les lieux et les choses, de celui des officiers du génie quant aux opérations militaires, en ce qu'il ne reste à ces derniers qu'à appliquer à la route, les moyens de défense où ils le trouveront bon, ainsi que la fortification à une ville faite que l'on veut défendre.»¹⁵⁹

Ces propos très fermes à l'égard du génie traduisent évidemment les dissensions entre les officiers de cette arme et les ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais ils sont aussi le reflet des rapports difficiles qui ont dû s'établir entre Céard et Guignard. Ce dernier est d'ailleurs rappelé à Milan, peut-être à sa demande, à la fin du mois de mars, auprès de son supérieur hiérarchique, le général Chasseloup. Il va alors lui rendre compte des dernières décisions prises par l'inspecteur.

Si les propos de Céard ont pour but de circonscrire le rôle de Guignard, ils visent aussi à se placer comme seul concepteur de la route, de façon à appuyer ses objectifs d'avancement dans la carrière, qu'il annonce clairement à son directeur dans le courrier qui accompagne ses rapports¹⁶⁰. Il est alors amené à minimiser aussi le rôle de ses collègues tout en glorifiant le sien: «*On prie d'observer que la neige couvrait la terre à un mètre de hauteur, lors de mon arrivée au sommet du Simplon, qu'il ne m'a été fourni ni plans, ni pièces, ni aucun renseignements quelconques, que ceux que j'ai pu me procurer par la vue des lieux et mes propres réflexions et observations, à la suite desquelles j'ai rédigé le travail qu'on a vu, et sur lequel le gouvernement peut néanmoins compter.*»¹⁶¹ Le rapport détaillé qu'il envoie à son directeur montre pourtant que l'ingénieur Lescot a déjà beaucoup travaillé sur le projet, tout au moins dans ses grandes lignes. L'apport de Céard reste cependant important car, lorsqu'il arrive à Brigue, l'incertitude règne encore quant au tracé de la route au départ de la vallée du Rhône.

¹⁵⁷ SHAT MR 1409/10. Mémoire résumé de Céard du 10 prairial an 9, p. 2.

¹⁵⁸ Ces passages sont soulignés dans le mémoire de Céard.

¹⁵⁹ SHAT MR 1409/10. Mémoire de Céard, p. 5.

¹⁶⁰ SHAT MR 1409/11. Lettre de Nicolas Céard à Cretet du 10 prairial an 9.

¹⁶¹ SHAT MR 1409/8. Rapport détaillé de Céard du 10 prairial an 9, p. 32.

Il rejette les deux projets en présence, celui de l'ingénieur ordinaire Carré-Wagnat qu'il connaît déjà et qui consiste à passer la Saltine au niveau de Brigue, et celui de l'ingénieur en chef Lescot qui fait arriver la route de Genève par la rive droite du Rhône et lui fait franchir le fleuve en amont de la Saltine, ce qui évite un pont sur cette rivière. Ces projets sont rejetés car «*le sol de Brigue, où on ne pouvait entrer, se trouvait à trois mètres au-dessus du fond remblayé du torrent de la Saltine, dont les eaux pouvaient, d'ailleurs inonder ce bourg, malgré tous les soins pour l'éviter*»¹⁶², et de plus un pont sur cette rivière au niveau de Brigue semblait présenter quelques difficultés de réalisation, car «*la Saltine n'avait point de lit où il voulait placer son singulier pont et qu'il n'acquerrait aucune hauteur sur celui de l'ingénieur Lescot, qu'il joignait près Brigue*»¹⁶³.

Céard profite de la rédaction de son rapport pour réfuter les idées du général Léry, qui préconise un tracé, depuis Viège, par la rive gauche de la Saltine et qui évite ensuite sur l'autre versant la traversée des gorges de Gondo: «*Cette observation [...] avait fait penser à placer la route qu'on exécute aujourd'hui, sur le flanc de la montagne de Glishorn, à partir du fond de la vallée au delà de Glis; on se soutenait ainsi sur la rive gauche de la Saltine absolument au nord et sans soleil, sur des flancs très rapides et très hauts, de là on serait arrivé au sommet du Simplon par des rampes plus ou moins rapides, on parcourait ensuite la vallée sur le village du Simplon qu'on laissait à gauche, enfin on dominait la Dovéria et la vallée de Divedro, jusqu'à Trasquera en vue et fort au dessus de Domodossola, où on serait descendu comme on aurait pu, à cause du peu de développement. Ce projet parcourait toutes les sommités et aurait maintenu, suivant nous, le voyageur, au soin des tempêtes et des neiges, avec l'intention de les lui éviter.*»¹⁶⁴

Céard fixe le départ de la route sur la place de l'église de Glis, d'où elle peut s'élever en ligne droite jusqu'à l'entrée de la gorge de la Saltine, au dessus de laquelle sera lancé un pont s'appuyant sur deux rochers «*élevés à 35 mètres au dessus des eaux du torrent et assez rapprochés entre eux*». A partir de ce point la route s'éloigne de la gorge, car «*le fond du torrent de la Saltine, où les habitants de Brigue auraient désiré qu'on plaçât la route, pour éviter la dégradation de leur sol et l'interruption des eaux qu'ils tirent de la vallée de Ganter pour l'arrosage de leurs prés, n'offre aucun développement pour le placement des rampes, mais au contraire des flancs escarpés et une impossibilité absolue de pouvoir suivre cette gorge profonde et rétrécie, d'où on n'aurait pu atteindre le sommet du Simplon, sans des rampes accumulées et rapides à l'excès*»¹⁶⁵. La route se dirige au levant, traverse les hameaux de Schliüocht et de Lowina avant d'atteindre un calvaire où elle change de direction pour se diriger à nouveau vers la gorge de la Saltine jusqu'à un «*point commandé*» situé avant le Schallberg, à l'entrée de la vallée de Ganter. Ce point était commandé car situé juste au dessus des gorges de la Saltine, bordées de falaises à pic et il n'était pas possible de passer plus bas. La route s'engage alors dans la vallée de Ganter jusqu'à un pont permettant le franchissement du torrent, atteint le sommet du col par une seule rampe en passant juste au dessous des

¹⁶² SHAT MR 1409/8. Rapport détaillé de Céard, p. 4.

¹⁶³ SHAT MR 1409/8. Rapport détaillé de Céard, p. 4.

¹⁶⁴ SHAT MR 1409/8, p. 19.

¹⁶⁵ SHAT MR 1409/8, p. 2.

glaciers, puis redescend sur le village de Simplon et enfin sur Gabi, limite des deux brigades.

Céard s'inquiète de la présence des neiges dans cette partie haute de la route, «*souvent plus de huit mois de l'année*». Il a d'ailleurs pu vérifier le fait lors de son dernier passage au col: «*Ce sol bosselé en prairies et pâturages était couvert d'un mètre de neige au 22 germinal dernier (12 avril 1801), moment auquel nous l'avons parcouru et examiné.*»¹⁶⁶ L'inspecteur va alors proposer son projet de «*chemin couvert*» qui consiste à «*établir le passage sous la neige, puisqu'il est impossible de l'établir dessus, mieux qu'il n'existe aujourd'hui. Pour cela, il s'agit de pratiquer un chemin couvert d'un peu plus d'un myriamètre $\frac{3}{4}$ de longueur*¹⁶⁷, *dans toute la région de la montagne occupée par les neiges, à compter du dessus, à peu près de la Tavernette [...] où commencent les neiges, jusqu'à Gabi où elles finissent*¹⁶⁸. *Alors toutes les difficultés disparaissent soit à l'égard des neiges, des inquiétudes de perdre le tracé, dans les jours courts ou les brouillards, d'être dirigé sûrement sous une voûte protectrice, de n'avoir rien à redouter des tourmentes, et enfin de pouvoir aller en tout temps, de Paris à Milan, en toutes sortes de voitures, par ce passage, comme on va de Paris à Lyon, ou ailleurs.*»¹⁶⁹ Ce projet ne sera pas retenu car trop coûteux et trop long à réaliser.

De Gabi, la route se dirige vers Gondo par les gorges du même nom mais Céard se garde bien de préciser partout le détail du tracé car «*ce passage demande à être étudié et examiné de nouveau*»¹⁷⁰. La route reste ensuite proche du torrent de la Doveria en passant en bas du village de Varzo, puis le franchit à Crévola avant d'atteindre Domodossola.

Une fois le tracé déterminé dans son rapport détaillé, Céard rappelle dans son mémoire résumé le «*mode d'exécution des ouvrages qui a été suivi à ce jour*», qui a permis, sous la direction des ingénieurs des Ponts et Chaussées, de réaliser un myriamètre et demi de route, soit par des sapeurs, soit par des hommes de réquisition payés¹⁷¹. Il développe ensuite le «*mode d'exécution qui devrait avoir lieu, suivant nous, pour l'avenir et pour la plus grande accélération des travaux de la route du Simplon*». Il rappelle d'abord qu'il y a trois manières d'exécuter de grands travaux: «*La première, par régie, qui est un des plus mauvais moyens, en ce qu'il est très coûteux, peu expéditif, et qu'il laisse les agents toujours environnés de soupçons. La seconde par entreprise générale est moins mauvaise mais dans ce cas les grands entrepreneurs ruinent les petits et l'exécution des travaux en souffre plus ou moins. La troisième, enfin, par entreprise partielle est la meilleurs suivant nous, parce qu'elle distribue les bénéfices à nombre d'entrepreneurs qui rivalisent et s'occupent exclusivement et uniquement chacun du succès de leur entreprise.*»¹⁷²

¹⁶⁶ SHAT MR 1409/8, p. 13.

¹⁶⁷ 17,5 kilomètres.

¹⁶⁸ Ces passages sont soulignés par Céard.

¹⁶⁹ SHAT MR 1409/8, p. 14.

¹⁷⁰ SHAT MR 1409/8, p. 23.

¹⁷¹ SHAT MR 1409/10. Mémoire résumé de Céard, p. 8.

¹⁷² SHAT MR 1409/10. Mémoire résumé de Céard, p. 9.

Céard propose alors un nouveau règlement en 14 articles¹⁷³ pour réorganiser les travaux. Dans son projet, les brigades d'ingénieurs sont maintenues telles quelles, car il n'est pas nécessaire d'augmenter le nombre des ingénieurs, puisque avec la nouvelle organisation, dont le détail suit, ceux-ci n'ont plus à surveiller directement les ouvriers. Quelques modifications, cependant, ont eu lieu dans la composition de ces brigades depuis leur formation. Dans la première, toujours incomplète du fait de l'absence de Lampo, Carré-Wagnat, de santé fragile, qui s'entend mal avec Lescot, vient d'être remplacé par l'ingénieur ordinaire Plainchant¹⁷⁴, arrivé sur le chantier en compagnie de Céard. Dans la seconde, l'ingénieur ordinaire Cournon remplace, à compter du 1^{er} floréal (21 avril 1801), l'ingénieur en chef Duchesne qui a demandé son retour en France pour raison de santé¹⁷⁵.

En matière d'organisation, *«les travaux par régie devront cesser d'avoir lieu et il sera passé autant de marchés séparés par soumission, ou plutôt, s'il est possible, par adjudication au rabais, qu'il se trouve de parties d'ouvrages désignées par le plan ou sur le sol, et qu'il sera jugé nécessaire et convenable sur les lieux, par les ingénieurs en chef des brigades, sans néanmoins que chaque marché ou adjudication puisse s'élever à plus de 3 à 400 mille francs à peu près, ni qu'un entrepreneur puisse cumuler deux entreprises à la fois.»* Les entreprises doivent fournir tous les moyens d'exécution, ouvriers, outils, machines, chevaux, mulets..., à l'exception de la poudre, délivrée par les autorités, *«à 1 fr. la livre sur les lieux et sous la responsabilité des ingénieurs en chef, quant à la quantité nécessaire et au bon emploi.»* Les adjudications seront annoncées par voie d'affiches, à Milan, en Piémont et en France mais elles ne *«pourront être tranchées qu'à Brigue, pour la partie à exécuter au compte de la France, et à Domodossola, pour la partie au compte de la Cisalpine, en présence des ingénieurs en chef de chaque brigade et d'un commissaire nommé ad hoc, par l'un et l'autre gouvernement respectif.»* Les paiements s'effectueront grâce à des caisses installées à Brigue et à Domodossola. Ils ne transiteront donc plus par l'armée d'Italie ou toute autre institution militaire.

Un article spécial est consacré au génie militaire, dont les officiers ont dû vraiment indisposer Céard!: *«Dans le cas où, contre toute attente, la construction de quelque partie de la route du Simplon exigerait le concert des officiers du génie et de ceux des Ponts et Chaussées, ils se réuniront pour lever les difficultés résultant de la construction facilement, puisqu'il n'en peut exister, comme on l'a vu, relativement aux tracés déterminés par la nature du sol et des lieux.»*

Le rôle de l'armée dans ce nouveau règlement est singulièrement réduit puisque la seule tâche que lui assigne Nicolas Céard, par son article 10, est *«de prévenir tout accident et de protéger les travaux»*.

¹⁷³ SHAT MR 1409/10. Mémoire résumé de Céard, pp. 10-14.

¹⁷⁴ Jacques Claude Plainchant (v. 1763-1852), chargé en chef du service du Simplon à la fin des travaux. Ingénieur dans le département des Hautes-Alpes sous la Restauration.

¹⁷⁵ SHAT MR 1409/144. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 16 floréal an 9 (6 mai 1801).

Sans attendre une éventuelle approbation des ministères parisiens, Céard conseille aux ingénieurs en chef, lors de sa visite sur le chantier, d'abandonner le plus vite possible le système des travaux en régie qui avait été suivi jusque là, et de confier l'exécution des travaux à des entreprises. L'ingénieur Lescot passe un premier marché¹⁷⁶ avec les citoyens Rosazza¹⁷⁷ pour une portion de route située à proximité du point commandé à l'entrée de la vallée de Ganter le 6 floréal (26 avril 1801).

Si le rapport de Céard met en cause indirectement l'autorité militaire sans la nommer, en proposant une organisation quasi civile du chantier avec un rôle accru pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées, les militaires de leur côté vont au contraire envisager une restructuration des travaux à leur profit.

La mission d'Henry Guignard et les dénonciations italiennes mai 1801

Pendant que Nicolas Céard termine sa mission, le capitaine Guignard quitte le Simplon, dès la fin du mois de mars, pour rejoindre le général Chasseloup à Milan. Pendant son séjour dans la capitale lombarde, il dessine le plan de la route et ne manque pas de critiquer, sans doute violemment, l'organisation du chantier et l'action des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le 30 germinal (20 avril 1801), le jour même où Guignard remet au général Chasseloup sa carte définitive de la route¹⁷⁸ réalisée à partir du croquis qui avait été annexé à son mémoire de reconnaissance, mais corrigée avec les nouvelles orientations décidées par Céard, il se voit confier une mission d'inspection du chantier du Simplon.

La position du capitaine du génie est très inconfortable, puisqu'il est chargé d'enquêter par son supérieur hiérarchique direct, le général Chasseloup, sur les conditions de fonctionnement d'un chantier dirigé par un autre général, Turreau, auquel il est attaché par l'arrêté de fructidor et qui ne semble pas avoir été prévenu de cette mission. Le général Turreau écrit en effet à ce propos quelques semaines plus tard: «*Les mesures qu'a ordonnées le général Chasseloup et dont j'aurai pu*

¹⁷⁶ SHAT Archives du génie, Article 14, Simplon, Lettre de l'ingénieur en chef Lescot au général Campredon commandant en chef le génie de l'armée d'Italie.

¹⁷⁷ Les frères Rosazza représentent une grosse entreprise piémontaise, décrite par Raoul BLANCHARD dans son ouvrage, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne*, p. 279: il parle à propos des travaux du Cenis, d'«*un consortium dont la cheville ouvrière était constituée par les frères Rosazza et qui accaparait ou contrôlait la plupart des grands travaux entrepris par le gouvernement français dans l'Italie du Nord, l'un des Rosazza ayant en particulier une bonne partie de la route de Nice à Gênes, un autre les travaux considérables que le ministre de la Guerre faisait faire aux fortifications de Fenestrelles et surtout d'Alexandrie, un troisième, enfin, deux des lots du Cenis*».

¹⁷⁸ C'est un exemplaire de cette carte, conservé par Guignard, qui se trouve aujourd'hui au Musée national suisse de Zürich sous la référence LM 53195.1. La carte reproduite ici, est une copie réalisée par Guignard, à Genève, le 20 pluviôse an 10 (30 janvier 1802). (Hors-texte n° 2)



n établi à Genève par Nicolas Céard le 10 prairial an 9 (SHAT MR 1409/12).

ZURICH DEUTSCH
 DIVISION DU SIMPLON
 20 9'

CARTE MILITAIRE DE PASSAGE DU SIMPLON DEPUIS BRIG DANS LE VALAÏS JUSQU'À DOMO D'OSOLA SUR LA COURMAYEUR
 pour servir à l'histoire de la guerre de Reconnaissance dans le pays qui s'étend depuis le grand St-Basle jusqu'à l'Alpe de la Courmayeur
 — Repère géométrique construit sur le glacier de la Courmayeur —



LEGENDE

Le trait continu de terre, exprime le Chemin actuel, probable pour le Melles, depuis le Bourg de Saint-Nicolas
 Le trait continu rouge, exprime le trait proposé au Colonel de Reconnaissance pour le Flanc de Saint-Nicolas (Ce mémoire de Reconnaissance est de l'Ét. Major de M. G.)
 Le trait continu rouge, exprime le point de la route tracé par les Français qui en ont la Direction et à la quelle le Colonel Mandrillon (de l'Ét. Major) en a été nommé
 Le trait continu rouge, exprime le point de la route tracé par les Français qui en ont la Direction et à la quelle le Colonel Mandrillon (de l'Ét. Major) en a été nommé
 Le trait continu rouge, exprime le point de la route tracé par les Français qui en ont la Direction et à la quelle le Colonel Mandrillon (de l'Ét. Major) en a été nommé
 Le trait continu rouge, exprime le point de la route tracé par les Français qui en ont la Direction et à la quelle le Colonel Mandrillon (de l'Ét. Major) en a été nommé
 (Note) On a fait à cette carte les changements en son plus grand détail de tous les renseignements qui lui ont été fournis par les Officiers de l'Ét. Major de l'Ét. Major de l'Ét. Major

Echelle

du Simplon, réalisée par le capitaine du génie Henry Guignard à Genève le 20 pluviôse an 10 (30 janvier 1802), SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon.

empêcher l'exécution, puisqu'il avait oublié de m'en prévenir, et qu'elles étaient confiées à un officier qui doit être exclusivement sous mes ordres...»¹⁷⁹

Au terme de sa mission, le capitaine Guignard rédige son rapport¹⁸⁰ à Domodossola le 1^{er} prairial (20 mai 1801). Il rappelle à son chef qu'il lui a déjà adressé, trois mois plus tôt, un mémoire de reconnaissance avec un projet de tracé et il en donne à nouveau les grandes lignes en le décrivant de Domodossola à Brigue et en regrettant qu'il n'ait pas été suivi: *«Ce tracé fait et exécuté partiellement pour la partie depuis Domo jusqu'à Iselle, à laquelle les travailleurs sont attachés, n'est pas précisément le même que celui que l'on a proposé. L'exécution en est trop avancée et les inconvénients n'en sont pas assez conséquents pour qu'ils doivent être corrigés. On en dit autant pour la partie entamée au dessus de Brigue où l'on a abandonné cette petite ville, pour traverser au dessus la Saltine et arriver au petit village de Glis sur la route de Sion, mais il n'en est pas de même de la majeure partie de cette route à tracer depuis St Joseph (Iselle) jusqu'à Algaby. C'est ici que l'œil exercé jugera avec une sévère impartialité les résultats d'un mauvais tracé et c'est sur cette partie de la route que l'on insiste pour qu'elle soit examinée car il paraît que la direction que l'on propose n'est pas celle que les ingénieurs qui en ont la direction vont lui donner.»* En ce qui concerne l'organisation des travaux, il partage le point de vue de Céard, en privilégiant la sous-traitance à des entreprises extérieures et des soumissions de marchés par adjudication. Pour la main d'œuvre, il n'est pas favorable à l'emploi de militaires qui *«pourraient être employés plus utilement ailleurs, le pays fournissant suffisamment de travailleurs, si on les paye convenablement et exactement, ce qui n'a pas toujours eu lieu.»* Dans sa conclusion, Guignard insiste sur le rôle et les prérogatives de l'arme à laquelle il appartient: *«Quel que soit, au reste, le résultat des observations que l'on vient de faire, on croit devoir y ajouter, comme objet indispensable, que cette route étant militaire, il paraît convenable qu'un officier supérieur du génie y soit attaché, pour y remplir les intentions du gouvernement. Chargé d'instructions positives, il aurait une influence marquée, tant sur le tracé qui doit être sans doute beaucoup de son ressort, que sur le mode d'administration; cette mesure ne produira qu'un très grand bien.»*

A la suite de ces observations, Guignard, dans un autre document, analyse le système comptable: *«on n'observe point dans cette comptabilité, cette régularité de détails exigée des officiers du génie dans les places de guerre et même aux armées»*, ce qui constitue évidemment une critique de plus à l'égard des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées qui en sont chargés. Pour terminer, Guignard s'en prend au général Turreau: *«On ne peut fournir aucun renseignement sur les règlements qui ont sans doute été rendus par le général Turreau pour l'ordre et la police des travaux. L'officier soussigné en proposa un assez étendu qu'il ne croit pas avoir été adopté.»* Il joint alors une copie de ce projet de règlement qu'il avait remis au général Turreau le 6 nivôse précédent (26 décembre 1800). Il est bien sûr de mauvaise foi, car attaché à ce général, qui lui avait d'ailleurs confié des missions de surveillance, on voit mal comment Guignard n'est pas au courant des

¹⁷⁹ SHAT MR 1409/167. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 14 prairial an 9 (3 juin 1801).

¹⁸⁰ SHAT MR 1409/166.

règlements. Quelques jours après qu'il eut remis son projet à Turreau, celui-ci avait d'ailleurs édicté un règlement¹⁸¹, assez éloigné de celui de l'officier du génie, et dont le dernier article n'avait surtout pas dû lui plaire: «*Quelles que soient les fonctions des officiers de sapeurs ou autres, des inspecteurs militaires ou civils enfin de tous les agents que le général jugera à propos d'employer pour accélérer les travaux et mettre de l'ordre dans leur exécution, ils n'oublieront jamais qu'ils doivent en subordonner l'exercice à celles des ingénieurs, dont ils ne peuvent, en aucun cas, retarder ni encore moins entraver les opérations.*» C'était une manière d'arbitrer les conflits entre Guignard et les ingénieurs des Ponts en faveur de ces derniers.

Cet ensemble de documents rédigés par le capitaine du génie, très critiques à l'égard des ingénieurs des Ponts et Chaussées comme du général Turreau, est transmis au général Chasseloup par un courrier du 11 prairial an 9¹⁸² qui doit lui parvenir à Paris où il se trouve à partir du 21 prairial (10 juin 1801)¹⁸³.

Entre-temps, d'autres critiques ont été émises à l'encontre des responsables du chantier du Simplon. Si les dirigeants de la République cisalpine ont apprécié les annexions territoriales stipulées par l'arrêté du 20 fructidor, en revanche, les dispositions relatives à l'ouverture de la route du Simplon ne les ont guère séduits, puisque le seul rôle qui leur est assigné est celui de contributeur financier, sans aucun contrôle de l'utilisation des fonds versés et sans participation, ni à la conception, ni au tracé, alors que la route est en partie sur leur territoire et qu'ils ont sans doute dans leurs cartons quelques études la concernant.

C'est sans doute en partie pour toutes ces raisons qu'ils tardent à verser les fonds en espérant que ce blocage finira par modifier l'organisation des travaux à leur profit. C'est ce qui finit par arriver à la fin du mois de germinal (19 avril 1801) lorsque le ministre de la Guerre français leur accorde la possibilité d'installer à Domodossola un payeur et un commissaire des guerres chargés de contrôler la destination des fonds.

On notera au passage que Guignard, dans son rapport cité plus haut, s'en réjouit puisqu'il écrit: «*Le gouvernement cisalpin, pour la partie qui le concerne, n'a pu recevoir jusqu'à maintenant, malgré ses réclamations, aucun compte des dépenses dont il est chargé et qu'il paraissait de toute justice de lui fournir. Ce gouvernement vient enfin d'obtenir la faculté de recevoir par un payeur qu'il nomme à cet effet, les pièces de la comptabilité qui le concerne.*»¹⁸⁴

Le comité de gouvernement de la République cisalpine, composé pour la circonstance de Visconti et de Sommariva¹⁸⁵, informe le 15 floréal (5 mai 1801), le

¹⁸¹ SHAT MR 1409/75. Arrêté du général Turreau du 11 nivôse an 9 (1^{er} janvier 1801), article 13.

¹⁸² Voir ce courrier publié en annexe 10.

¹⁸³ SHAT 7 YD 329. Dossier Chasseloup-Laubat, lettre du ministre de la Guerre au général Chasseloup du 21 prairial an 9 (10 juin 1801).

¹⁸⁴ SHAT MR 1409/166. Observations du capitaine Guignard du 1^{er} prairial an 9 (21 mai 1801).

¹⁸⁵ Ce comité de gouvernement est composé de trois membres: Sommariva, Visconti et Ruga.

ministre Alexandre Berthier, des dispositions prises: «On a sur le champ envoyé sur les lieux le chef de bataillon Pajui et un commissaire des guerres chargés de solliciter et verser les fonds destinés à la route du Simplon. Il sera chargé de solder les états de dépenses qui seront fournis par les chefs des deux brigades.»¹⁸⁶ Les membres du comité se confondent en remerciements mais ils lancent ensuite de très graves accusations: «Il se passe cependant, Citoyen Ministre, des dilapidations qu'il est d'autant plus urgent de réprimer, qu'elles pourraient faire manquer, ou au moins arrêter le succès de l'entreprise. Veuillez prendre connaissance de la lettre ci-jointe, qui par communication confidentielle est parvenue au comité. Elle mérite toute votre attention. Une copie en a été remise au ministre extraordinaire Petiet.»

Cette lettre jointe a disparu, mais nous savons que Berthier prend son contenu très au sérieux puisqu'il y répond rapidement pour demander des précisions, les accusations étant peut-être trop vagues¹⁸⁷. Nous en apprenons un peu plus par la lettre que le ministre adresse le même jour, sans citer sa source, au général Turreau: «Des avis que je ne puis suspecter, m'instruisent, Citoyen Général, qu'il s'introduit, à votre insu, des abus dans le régime des travaux du Simplon. On assure que des employés des Ponts et Chaussées passent sous le nom supposé à des gens qui ne possèdent rien, les contrats les plus arbitraires et les plus onéreux aux intérêts des deux républiques; que de graves infidélités se commettent dans la rédaction des états des journées.»¹⁸⁸

Il n'est pas impossible que cette affaire soit liée aux rivalités entre Guignard et les ingénieurs des Ponts. Lorsque Cournon, ingénieur en chef de la seconde brigade depuis le départ de Duchesne, est informé de l'arrivée du payeur italien Bianchi à Domodossola pour remplacer le payeur français Falcou, il expose au général Turreau les regrets qu'il «éprouve de n'avoir plus à traiter d'affaires avec le citoyen Falcou, des procédés duquel, joint aux démarches actives qu'il faisait pour assurer le service, je n'ai eu qu'à me louer...»¹⁸⁹. Les excellents rapports que Cournon semble avoir eus avec le payeur français ont peut-être permis de couvrir certaines irrégularités? Mais par ailleurs, la sympathie de Guignard à l'égard des Italiens l'a peut-être conduit à leur communiquer des informations collectées lors de sa mission d'enquête? Des informations peut-être erronées ou exagérées?

En tout cas le général Turreau interroge les deux ingénieurs en chef ainsi que le commissaire chargé de l'inspection principale des ouvriers sur ces accusations graves, au moment où Guignard fait son enquête pour le compte du général Chasseloup. L'ingénieur Cournon, ingénieur en chef sur la partie de la route financée par les Italiens, et donc plus particulièrement visé par les dénonciations, répond au

¹⁸⁶SHAT MR 1409/143. Lettre du comité de gouvernement de la République cisalpine au général Alexandre Berthier, ministre de la Guerre du 15 floréal an 9 (5 mai 1801) signée par Visconti et Sommariva.

¹⁸⁷SHAT MR 1409/150. Lettre du ministre de la Guerre au comité de gouvernement de la République cisalpine du 27 floréal an 9 (17 mai 1801).

¹⁸⁸SHAT MR 1409/155. Lettre du ministre de la Guerre au général Turreau du 27 floréal an 9 (17 mai 1801).

¹⁸⁹SHAT MR 1409/158. Copie de la lettre de Cournon au général Turreau du 1^{er} prairial an 9 (21 mai 1801).

général après avoir réfuté les accusations: «L'officier du génie attaché à votre état-major, m'a prévenu qu'il avait ordre de toiser, vérifier et estimer tous les ouvrages faits sur mes divers ateliers. Quoiqu'il ne m'appartienne pas d'approfondir d'où a pu partir un pareil ordre, je vous avoue qu'il m'a fallu bien moins que l'honnêteté des procédés de ce même officier pour m'empêcher de me plaindre d'une démarche inconvenante et même offensante, et que, si les ingénieurs des Ponts et Chaussées et notamment ceux que j'ai l'honneur de commander dans cette brigade ne savaient sacrifier leur amour-propre à l'intérêt de la mission importante dont ils sont chargés, vous aurai-ent prié de solliciter leur rappel auprès du ministre de la guerre. L'estimation faite par le capitaine Guignard et remise au général du génie qui en donnera sûrement connaissance au ministre de la Guerre, mettra à même en comparant l'évaluation, à la dépense réelle, de juger si les ingénieurs des Ponts et Chaussées à qui le gouvernement français a donné sa confiance en ont abusé».¹⁹⁰

De son côté, Lescot, ingénieur en chef de la première brigade fait remarquer que les travaux n'ont commencé que depuis peu de temps et que, de toutes façons, le manque d'ouvriers l'a conduit à faire exécuter les travaux par entreprise. Jusqu'à ce jour un seul marché a été passé, «aux citoyens Baptiste Rosazza et Bernardin Rosazza associés, anciens entrepreneurs de la province de Bielle en Piémont»¹⁹¹. Cette entreprise est solide, «les travaux qu'ils ont fait exécuter à la route du col de Tende¹⁹² et dans d'autres parties de leur pays, la réputation dont ils jouissent, ne laissent aucun doute sur leur solvabilité et sur leur capacité pour la conduite des ouvrages qu'ils ont entrepris». Les «dilapidations» ne peuvent donc, selon Lescot, le concerner.

De la même manière, le commissaire chargé de l'inspection principale des ouvriers, Levasseur, qui a sous ses ordres les inspecteurs qui dressent les états de journées, rejette les accusations: «Les rapports journaliers des inspecteurs particuliers, qui, certes ne sont pas assez bien traités des ingénieurs et des employés des Ponts et Chaussées pour taire, par complaisance ou connivence, de pareils abus, ne m'ont jamais rien appris à cet égard.» Les termes employés dans le courrier montrent aussi que l'entente ne règne guère entre les inspecteurs des ouvriers et les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Levasseur va d'ailleurs ensuite semer le doute vis-à-vis de ces derniers: «Vous savez, mon Général, que les pouvoirs que vous avez donnés aux inspecteurs par votre arrêté du 11 nivôse dernier ne portent que sur les ouvriers, que vous avez subordonné l'exercice de leurs fonctions à celles des ingénieurs, dont il n'est permis à personne de troubler ni d'entraver les opérations, vous sentez que d'après cela la surveillance des inspecteurs n'a pas la latitude qui lui serait nécessaire pour pénétrer toutes les opérations des ingénieurs.»¹⁹³

¹⁹⁰ SHAT MR 1409/168. Copie de la lettre de Cournon au général Turreau du 14 prairial an 9 (3 juin 1801).

¹⁹¹ SHAT MR 1409/172. Copie de la lettre de Lescot au général Turreau du 20 prairial an 9 (9 juin 1801).

¹⁹² Lescot souligne col de Tende car cette route entreprise par les ingénieurs piémontais avant la Révolution était considérée à l'époque comme un modèle de route alpine. Voir aussi la note 177.

¹⁹³ SHAT MR 1409/170. Copie de la lettre du commissaire chargé de l'inspection principale des ouvriers employés aux travaux du Simplon, J.L. Levasseur, au général Turreau du 13 prairial an 9 (2 juin 1801).

Au milieu du mois de juin le général Turreau qui a achevé son enquête peut écrire au ministre de la Guerre: «*Les renseignements négatifs que je reçois chaque jour par des hommes que j'ai adjoint à ma surveillance me donnent lieu de croire que ces plaintes ne sont pas fondées; et il était, je le répète, impossible que des abus graves eussent existé ou du moins duré avec une surveillance sévère.*»¹⁹⁴

Le ministre semble se satisfaire des réponses du général puisqu'il lui répond quelques jours plus tard: «*Je suis satisfait des explications que vous me donnez sur les abus qu'on m'avait dénoncés comme existants dans le régime des travaux. J'ai demandé les preuves des faits sur lesquels on avait appelé mon attention, et je suis d'avance persuadé que ceux qui n'avaient pas pris ce soin, avaient été induits en erreur, et que le résultat justifiera pleinement les ingénieurs.*»¹⁹⁵

La nomination du payeur italien, Bianchi, ne va pourtant pas calmer l'ardeur des Cisalpins pour obtenir une participation plus importante au chantier. Une fois leur première revendication satisfaite, ils vont trouver d'autres griefs dont le prétexte va être le compte-rendu, qu'un de leur ressortissant, Galvani, passant au Simplon, va faire à son retour d'une mission à Paris. A partir de ce compte-rendu le ministre des affaires étrangères cisalpin va rédiger un rapport¹⁹⁶ qui est communiqué à Pétiet, représentant français à Milan, pour transmission au ministre de la Guerre français.

Ce rapport nous apprend que Galvani n'a pas rencontré Turreau lors de son passage au Simplon. Par ailleurs, une note de l'ingénieur en chef Cournon, montre que Galvani ne l'a pas rencontré non plus: «*Ce citoyen se fut adressé directement à l'ingénieur en chef, il aurait vu chez lui le plan de la route et les mémoires qui y sont relatifs, mais cette marche franche ne convenait pas aux projets sourds qui se tramait contre la route et ses agents.*»¹⁹⁷ Par contre, Galvani déclare qu'il a rencontré des «hommes de mérite» qui lui ont donné leur avis sur le tracé de la route au-dessus de Brigue: «*On ignore si la direction de la nouvelle route qui paraît adoptée depuis Brigue jusqu'au Simplon (qui est des plus longues qu'on eut pu lui donner) l'ait été d'après un plan; on va suivre la vallée de Ganter, la plus exposée de toutes à la tourmente et à la descente des neiges en hiver, des avalanches et des pierres au printemps et en été de sorte que tous les habitants du pays s'accordent à dire que la route ne sera praticable que trois mois de l'année.*» On retrouve là l'argument intéressé des habitants de Brigue qui voient d'un mauvais œil cette nouvelle route qui va perturber leur système d'irrigation. Au lieu de suivre ce tracé par le fond de la vallée de Ganter le ministre cisalpin fait allusion à une autre possibilité: «*Les*

¹⁹⁴ SHAT MR 1409/177. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 25 prairial an 9 (14 juin 1801).

¹⁹⁵ SHAT MR 1409/192. Lettre du ministre de la Guerre au général Turreau du 17 messidor an 9 (6 juillet 1801).

¹⁹⁶ SHAT MR 1409/190. Copie du rapport du ministre des Relations extérieures de la République cisalpine du 7 messidor an 9 (26 juin 1801). Il existe une autre copie de ce rapport dans les archives Céard déposées aux Archives de l'Etat de Genève (AEG, A78 Céard, Port. IV, fol. 26-27.) On trouvera également la réponse de Céard à ce rapport du 15 fructidor an 9 (2 septembre 1801), fol. 59-64.

¹⁹⁷ SHAT Archives du génie, Article 14, Simplon, *Notes sur le rapport du ministre des relations extérieures* rédigées par l'ingénieur Cournon, s. d. (juillet 1801).

gens du pays, des officiers du génie même, prétendent que pour pratiquer une route exempte autant que possible de la majeure partie des inconvénients de l'ancienne, et de ceux qui sont présentés même par le nouveau projet, il aurait fallu abandonner entièrement l'ancienne route depuis Brigue jusqu'au sommet du Simplon et suivre en place le Nesselthal...» Ce sont là les idées du général Lery consistant à faire passer la route par la rive gauche de la Saltine, le Nesselthal étant la vallée symétrique du Gantertal sur l'autre rive et l'on peut en déduire que lorsque Galvani parle des officiers du génie, il ne s'agit que d'un seul d'entre eux, le général Lery.

Dans le courant du mois de juin les Cisalpins envoient sur le chantier un ingénieur pour vérifier les dires de Galvani. Cet ingénieur, du nom de Ferrari, se fait passer pour un entrepreneur de travaux milanais et se fait présenter par l'ingénieur Cournon l'ensemble du chantier entre Gabi et Domodossola. L'ingénieur Cournon qui l'apprend un peu plus tard n'apprécie guère la méthode: *«lorsque, le prenant pour le chef d'une compagnie, il l'avait accompagné sur toute la route: il est fâché que ce citoyen, pour opérer la visite ait usé de subterfuge, au lieu de s'annoncer comme confrère.»*

Au début du mois d'août, le représentant de la République cisalpine à Paris, Marescalchi¹⁹⁸, rédige un rapport à l'intention des autorités françaises qui reprend les critiques précédentes mais qui nous laisse entrevoir aussi les accusations qui avaient pu être portées à l'encontre des ingénieurs car il se plaint que: *«Les Citoyens Coïc, Baduel, Cournon et Latombe, avec le nommé Barthélemy Vincoli étaient accusés par le Citoyen Bianchi, commissaire payeur cisalpin, sur le rapport du Citoyen Margantino de Crèvola de plusieurs escamotages et qu'ils n'en avaient pas été punis.»*¹⁹⁹

Comme on le voit, ce sont tous les ingénieurs des Ponts et Chaussées de la seconde brigade qui sont accusés. Il est possible que ces plaintes aient quelques fondements car les ingénieurs ne cessent de se plaindre de la cherté de la vie dans la région et réclament à plusieurs reprises des augmentations qu'ils ne peuvent obtenir. Ces plaintes peuvent aussi trouver leur origine dans le refus de Cournon de travailler avec certains entrepreneurs piémontais *«qui demandaient des prix énormes et qui faisaient valoir leurs prétentions en raison des difficultés qu'ils avaient à se procurer des subsistances pour leurs ouvriers»*²⁰⁰. Ce peut être aussi un épisode des rivalités entre Guignard et les ingénieurs des Ponts, ou bien encore le reflet des dénonciations de Quatremère-Disjonval évoquées par Céard dans la lettre qu'il adresse à Cretet avec son rapport²⁰¹.

¹⁹⁸Ferdinando Marescalchi (1764-1816) représentant à Paris de la République cisalpine, ministre des Relations extérieures de la République italienne puis du royaume d'Italie jusqu'en 1814, réside à Paris.

¹⁹⁹SHAT Archives du génie, Article 14, Simplon, lettre de Marescalchi au citoyen Charvet, commissaire du gouvernement français, du 18 thermidor an 9 (6 août 1801).

²⁰⁰SHAT MR 1409/13. Mémoire de l'ingénieur en chef Cournon du 30 messidor an 9 (19 juillet 1801), p. 36.

²⁰¹SHAT MR 1409/11, voir annexe 9.

La fin du régime militaire Juin - juillet 1801

Avant que ces rapports, dans l'ensemble négatifs, ne parviennent à Paris, le ministre de la Guerre s'inquiète déjà de l'évolution du chantier. Il adresse aux Consuls un rapport sur l'état des travaux de la route du Simplon le 17 prairial (6 juin 1801) dans lequel, après avoir critiqué la direction des travaux à plusieurs reprises, il conclut: *«J'ai cru devoir vous rendre compte de cet état des choses et ne pas vous dissimuler que le succès de cette importante opération exige plus de connaissances, d'ordre, de sévérité et d'économie que n'en a montré jusqu'ici le général Turreau et qu'il ne pourrait qu'être avantageux de le remplacer par un officier général qui réunisse ces qualités au plus haut degré.»*²⁰² Le ton du ministre change d'ailleurs à l'égard du général comme on le constate dans le courrier qu'il lui adresse le même jour²⁰³: *«Je vous avoue que j'ai lieu d'être étonné que depuis 6 mois, je n'aie pu encore obtenir les renseignements que je vous demande sur les projets d'après lesquels les travaux sont dirigés, et des détails précis sur le mode d'exécution adopté»*. Le ministre Berthier poursuit en critiquant le tracé choisi par le général. Il s'inspire alors largement de l'opinion du général Lery puisqu'il reproche à Turreau d'avoir retenu le passage par les gorges de Gondo, *«ce défilé dangereux, étroit et sombre égout et séjour des neiges»*. Berthier laisse ensuite entendre au général que des décisions seront bientôt prises au plus haut niveau pour modifier l'organisation du chantier: *«c'est la ferme intention qu'a manifesté le Premier Consul, lorsque je lui ai rendu compte de l'ignorance où l'insuffisance de vos rapports me laissait»*.

Dans un autre courrier²⁰⁴, Berthier s'en prend aux méthodes comptables du général. Après avoir reçu les premières pièces comptables émanant de la seconde brigade, il fait les observations suivantes:

«1° Que rien n'y constate l'ouvrage fait, et ne se prête à une vérification tant soit peu rigoureuse

2° Que la plupart des états de dépenses n'y sont appuyés d'aucune pièce probante et que l'arrêté du commissaire des guerres ne saurait y suppléer, surtout quand il n'en fait pas mention

3° Que rien n'annonce l'acquit de ces états, et la vérification qu'aurait du en faire le commissaire ordonnateur en les compulsant avec le bordereau général des paiements faits par le caissier.

4° Enfin, que le chef de brigade en se dispensant d'envoyer au commandant en chef du génie, un mémoire apostillé de l'état de situation des travaux l'a mis dans l'impossibilité de vérifier la dépense faite et n'a pas rempli mon ordre.»

Ces critiques sont aussi destinées aux ingénieurs des Ponts, certainement davantage responsables de la comptabilité que Turreau. D'ailleurs le ministre critique aussi le fait qu'il n'ait toujours pas reçu de plans précis de la route à

²⁰² SHAT MR 1409/173 et 174. Rapport du ministre de la Guerre aux Consuls sur l'état des travaux de la route du Simplon, 17 prairial an 9 (6 juin 1801).

²⁰³ Voir annexe 11.

²⁰⁴ SHAT MR 1409/192. Minute de la lettre du ministre de la Guerre au général Turreau du 17 messidor an 9. (6 juillet 1801).

construire: «*On m'assure que le Citoyen Céard a fait un semblable travail dans la dernière inspection*²⁰⁵. *Pourquoi les ingénieurs n'en ont-ils pas fait autant, eux pour qui il était encore plus indispensable, afin de mettre de l'ensemble dans l'opération, et me mettre à portée d'en juger*». Il est d'ailleurs étonnant que le ministre n'ait pas vu de ses yeux le plan de Céard qui devait pourtant être parvenu au conseiller d'Etat Cretet près d'un mois plus tôt.

Ce plan, comme le rapport de Céard, empli de critiques à l'encontre de l'organisation militaire et surtout des officiers du génie, a sans doute été très rapidement dirigé vers le ministre de l'Intérieur et le Premier Consul. Au même moment, le général Chasseloup reçoit à Paris le rapport du capitaine Guignard très critique à l'égard des ingénieurs des Ponts et Chaussées! Ce sont donc quantité d'informations souvent contradictoires qui arrivent sur le bureau de Bonaparte. Si le sort de Turreau ne fait aucun doute puisqu'il semble faire l'unanimité contre lui, la grande question est de savoir qui, des ingénieurs des Ponts ou de ceux du génie, vont poursuivre la construction de la route. L'autorité militaire va-t-elle être maintenue ou remplacée par l'autorité civile? L'enjeu est de taille mais il dépasse largement le cadre du chantier du Simplon.

Pendant toute l'année 1801, en effet, une lutte est engagée entre les autorités militaires d'une part et les services des Ponts et Chaussées d'autre part pour l'obtention des grands chantiers des routes alpines. Cette rivalité se manifeste, par exemple, lorsqu'il s'agit de choisir quelle sera la grande voie d'accès de France en Piémont: le Cenis ou le Genèvre? Cretet défend la première, les militaires et surtout le général Chasseloup la seconde²⁰⁶. Il se trouve que les deux hommes sont à Paris dans le courant du mois de juin et qu'ils doivent s'opposer aussi à propos du Simplon. Cretet peut s'appuyer sur le rapport de Céard, Chasseloup sur celui de Guignard... Bonaparte va trancher en faveur de Cretet puisqu'il prend un arrêté le 19 messidor (8 juillet 1801) qui retire la direction du chantier du Simplon au ministre de la Guerre pour la confier au ministre de l'Intérieur et au conseiller d'Etat spécialement chargé des Ponts et Chaussées. D'après cet arrêté, un commissaire du gouvernement français²⁰⁷ remplace le général Turreau pour assurer la direction du chantier à compter du 1^{er} fructidor suivant (19 août 1801).

Avant d'avoir reçu notification officielle du changement d'administration, le général Turreau réunit à Domodossola, dans les premiers jours de thermidor, les deux ingénieurs en chef Lescot et Cournon, pour faire le point, à la suite des demandes pressantes du ministre. Cournon vient de terminer son mémoire sur les travaux ainsi que le plan détaillé de la route de Gabi à Domodossola. Quant à Lescot il n'a pu que réunir les pièces comptables et pour le reste, il écrit au nouveau commandant en chef du génie de l'armée d'Italie, le général Campredon²⁰⁸:

²⁰⁵ Voir hors-texte n° 1.

²⁰⁶ BLANCHARD, op. cit., p. 140.

²⁰⁷ Charles Alexandre Hubert Charvet (1760-1813), ancien préfet des Pyrénées orientales en l'an 8.

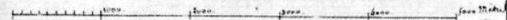
²⁰⁸ Jacques David Martin Campredon, (baron de), (1761-1837), général du génie, s'illustra en 1813 lors du siège de Danzig.

Ces Intelligents colorés en Orange désignent
Les parties terminées. Ceux colorés en jaune
les parties entamées et non terminées. Et
Ceux laissés en Blanc les parties seulement
Graciez.

Designation des Ateliers.

- De A. en B. Atelier de la Plaine.
- De B. en C. Atelier de Courcha.
- De C. en D. Atelier du Petit Haut.
- De D. en E. Atelier de Vasco.
- De E. en F. Atelier de Julet.
- De F. en G. Atelier de Jando.

Echelle de trois Centimètres pour Mille mètres.



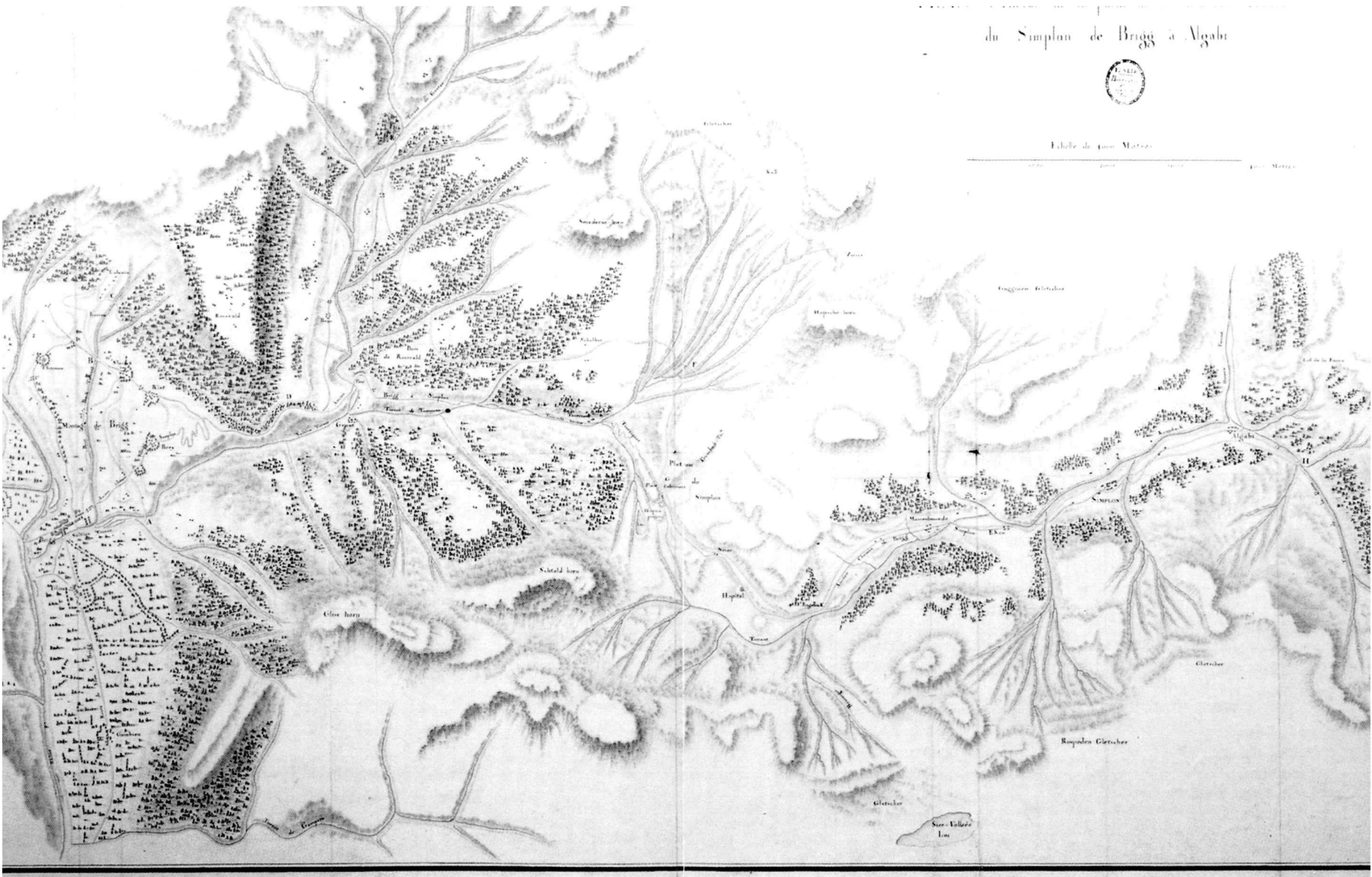
Hors-texte n° 3
Plan de la partie
du Simplon à la c
République cisal
au mémoire de l'
Cournon du 30 n
(19 juillet 1801).
SHAT, Archives
Article 14, Simp

du Simplon de Briggs à Algha



Echelle de 1000 Mètres

0 1000 2000 3000 4000 Mètres



e route du Simplon à la charge de la France, par l'ingénieur Lescot, été 1801. SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon.

«Ce plan est commencé²⁰⁹; j'attends qu'il soit terminé pour achever le mémoire que je dois y joindre».²¹⁰

Le mémoire de Cournon²¹¹ est très détaillé, il comporte 42 pages, il laisse à penser que ses rapports avec certains des militaires étaient peut-être moins mauvais que ceux de Céard. Aucune animosité lorsqu'il mentionne «la reconnaissance qui a dû être faite par l'officier du génie attaché à l'état-major du général Turreau» ou un peu plus loin «l'officier général qui avait fait la guerre avec succès dans ces contrées». Après ces allusions à Guignard et à Chasseloup-Laubat, il rend curieusement hommage à Turreau en évoquant: «l'accord qui a régné entre les différents agents d'une entreprise aussi hardie, dont le général Turreau a su concilier tous les avis». A la fin de son mémoire, il explique pourquoi il a préféré la traversée des gorges de Gondo au lieu du passage par les hauteurs de Trasquera qui nécessitait de nombreuses pentes et contre-pentes. Ce dernier point lui permet, par contre, de critiquer très sévèrement le général Lery qui était favorable à ce tracé et qui, selon Cournon a longtemps dénigré jusque dans les ministères parisiens la solution retenue par les ingénieurs des Ponts: «La reconnaissance exacte qui a été faite de la direction que l'on vient de décrire, a convaincu que les faiseurs de projets de route devraient ne pas se contenter de voir par les yeux de la foi, mais bien qu'avant de mettre au jour leur production et de chercher à les faire valoir en dépréciant le travail des fonctionnaires qui n'ont d'autre envie que celle de bien faire, ils devraient reconnaître le terrain sur lequel ils projettent.»

Le plan détaillé réalisé par Cournon²¹² avec la collaboration du dessinateur Fusil, est remis à Turreau qui l'envoie au ministre par l'intermédiaire de ce dessinateur. C'est dans le courrier qui accompagne ce plan que Turreau, au courant des changements que les bureaux parisiens veulent opérer dans l'organisation des travaux, laisse exprimer tout son mécontentement à l'égard de ceux qu'il appelle «ces éternels faiseurs de projets qui blâment sans connaître ou qui jugent sans connaissances». Après avoir longuement critiqué Céard et son mémoire dont il a pris connaissance, il fait le bilan des moyens dérisoires, selon lui, mis à sa disposition. Des unités militaires jamais complètes, des ingénieurs absents ou malades, des soucis financiers permanents, une mauvaise volonté de la part des autorités helvétiques ou italiennes, et pour couronner le tout un hiver exceptionnellement rigoureux et un printemps particulièrement pluvieux! «Et cependant malgré toutes ces entraves et beaucoup d'autres qu'il serait trop long de citer, qu'on entre dans tous les détails de l'immense ouvrage qui est fait et que le gouvernement juge si ses agents dans cette partie l'ont servi avec zèle et activité.»²¹³

Ces tentatives de justification ne peuvent pas changer le cours des choses. Le ministre adresse à Turreau le texte de l'arrêté en le remerciant brièvement des «services rendus dans cette importante opération» mais il insiste encore une fois sur

²⁰⁹ SHAT Archives du génie, Article 14, Simplon. Voir hors-texte n° 4.

²¹⁰ SHAT Archives du génie, Article 14, Simplon, lettre de Lescot au général Campredon du 10 thermidor an 9 (20 juillet 1801).

²¹¹ SHAT MR 1409/13. Mémoire de l'ingénieur Cournon du 30 messidor an 9 (19 juillet 1801).

²¹² SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon. Voir hors-texte n° 3.

²¹³ SHAT MR 1409/220. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 7 thermidor an 9 (26 juillet 1801). Cette lettre est publiée en annexe 13.

l'urgente nécessité de disposer de plans précis du tracé de la route et ajoute que le changement d'organisation, *«ne doit nullement retarder la confection du plan général que vous m'annoncez et qu'il serait important que j'eusse déjà pour mettre le gouvernement plus à portée d'apprécier diverses objections qui lui ont été faites sur celui qu'on a suivi. Je compte donc que vous ne perdrez pas un moment pour faire terminer ce travail et me l'envoyer.»*²¹⁴ Le général accuse réception de cette lettre une quinzaine de jours plus tard et demande sa nouvelle affectation²¹⁵.

Le général Turreau quitte le chantier du Simplon, mais après un bref séjour à Paris, il revient dans la région, dès le mois de novembre, pour prendre le commandement des troupes françaises occupant le Valais. Cette position lui permettra d'ailleurs de s'immiscer encore dans les affaires du chantier du Simplon l'année suivante, obligeant Céard à intervenir. Quant aux autres acteurs militaires, le général Chasseloup va continuer de garder un œil sur la construction de la route en y effectuant plusieurs reconnaissances les années suivantes²¹⁶, et le capitaine Guignard prend un congé pour raison de santé avant l'hiver, avant de quitter l'armée quelques mois plus tard pour raison familiale²¹⁷. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées vont, quant à eux, continuer l'œuvre commencée sous la direction de l'inspecteur Nicolas Céard dont les pouvoirs se trouvent renforcés par l'arrêté du 19 messidor. Les Italiens qui ont déjà obtenu l'installation d'un payeur à Domodossola vont cependant continuer leurs attaques contre les ingénieurs français. Ils semblent selon l'ingénieur Cournon *«n'avoir eu d'autre motif en déversant le fiel de la calomnie sur les ingénieurs que de les dégoûter, pour ensuite demander d'être chargés eux-mêmes de l'exécution de la partie de cette étonnante entreprise qui est sur leur territoire»*²¹⁸. C'est d'ailleurs ce qui finit par arriver.

Conclusion

De l'arrêté de fructidor à celui de messidor, environ dix mois se sont écoulés, pendant lesquels une vingtaine de kilomètres de route ont été entrepris, sans qu'aucun ouvrage d'art de quelque importance n'ait été vraiment commencé. Le résultat peut paraître bien mince mais les moyens mis en œuvre ne furent pas à la hauteur de l'entreprise. Jusqu'au mois de février, la France est encore en guerre avec l'Autriche et doit se préparer à une éventuelle reprise des hostilités. La réorganisation des places fortes d'Italie du nord apparaît alors prioritaire, ce qui prive le chantier du Simplon de nombreux sapeurs, mineurs, soldats et autres moyens matériels. Ensuite, lorsque la paix est signée, ce sont les moyens financiers qui font défaut, les Italiens, mécontents de leur rôle subalterne, accablés d'impositions et de réquisitions n'effectuant pas les versements prévus.

²¹⁴ SHAT MR 1409/198. Lettre du ministre de la Guerre au général Turreau du 28 messidor an 9 (17 juillet 1801).

²¹⁵ SHAT MR 1409/215. Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre du 16 thermidor an 9 (4 août 1801).

²¹⁶ SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon, Rapport du général Chasseloup du 15 vendémiaire an 11 (7 octobre 1802).

²¹⁷ SHAT 2YF. Lettre du capitaine Guignard au ministre de la guerre, s. d. et lettre du général Campredon au ministre de la Guerre du 11 germinal an 10 (1^{er} avril 1802).

²¹⁸ SHAT MR 1409/13. Lettre de l'ingénieur en chef Cournon au ministre de la Guerre du 9 thermidor an 9 (28 juillet 1801).

Par ailleurs, l'organisation hybride du chantier entraîne de nombreux conflits et rivalités de toutes sortes qui retardent l'avancement des travaux. Il y a d'abord l'antagonisme fondamental entre civils et militaires, entre les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les officiers du génie, les rapports difficiles entre Guignard et Céard ou Duchesne, ou même au plus haut niveau entre Cretet et Chasseloup. Entre militaires, ensuite, la situation n'est pas meilleure, le général Turreau, qui n'appartient pas au génie, ne s'accordant pas du tout avec les officiers de cette arme, qui eux-mêmes ne sont pas d'accord entre eux comme le montrent les points de vue très différents des généraux Chasseloup et Lery à propos du tracé de la route et de la frontière française.

Du côté des acteurs civils, l'entente ne règne pas non plus. Les dissensions entre ingénieurs des Ponts et inspecteurs des ouvriers, entre élèves ingénieurs, ingénieurs ordinaires et ingénieurs en chef ne facilitent pas la bonne marche des opérations, d'autant plus qu'à ces difficultés, s'ajoutent les rapports tendus entre Français et Italiens sur le versant sud du col et l'hostilité des Valaisans de l'autre côté.

Quant à la paternité du tracé général, la question est difficile car l'œuvre est collective. Sur chaque versant du col deux grandes possibilités existent. Du côté du Valais, la Saltine s'impose, mais l'ascension peut se faire par une rive ou par l'autre. Sur le versant sud, c'est soit le passage en force par les gorges soit le contournement par les hauteurs. Le choix de la rive droite de la Saltine et des gorges de Gondo est celui des ingénieurs des Ponts et Chaussées et de Guignard. À partir du moment où ce choix est fait, la nécessité d'adoucir la pente, au nord, pour que la route soit praticable à l'artillerie, et l'étroitesse des gorges, au sud, imposent pratiquement le tracé, comme Nicolas Céard l'a fort justement remarqué.

L'inspecteur des travaux du Simplon, grâce à l'arrêté de messidor, va d'ailleurs pouvoir désormais conduire à sa guise cette immense entreprise. L'administration militaire, a donné la première impulsion, mais ce sont les civils et les ingénieurs des Ponts et Chaussées, français d'abord, en partie italiens ensuite, qui vont réaliser, en l'espace de quatre années, la première grande route alpine moderne, qui fera l'admiration de tant de voyageurs tout au long du XIX^e siècle.

Annexes

1

**Lettre d'Alexandre Berthier, ministre de la Guerre au général Léry, Inspecteur général des fortifications, Commandant en chef du Génie à l'armée des Grisons
Paris, le 13 brumaire an 9 (4 novembre 1800)**

En exécution d'un arrêté des Consuls du 20 fructidor dernier, Citoyen Général, le passage du Simplon depuis Brigue jusqu'à Domodossola doit être rendu praticable à l'artillerie, savoir, depuis Brigue jusqu'à Algabi, aux dépens de la France qui doit fournir 50 000 francs par mois, et d'Algabi à Domodossola aux dépens de la République cisalpine qui doit fournir pareille somme.

Le général de division Turreau est par le même arrêté chargé de la surveillance immédiate de cette opération, ainsi que de prendre toutes les mesures extraordinaires qui peuvent être nécessaires pour son exécution, et ce travail doit être confié à deux brigades d'ingénieurs des Ponts et Chaussées de France mises à la disposition du général Turreau, à qui le général en chef de l'armée d'Italie, doit en outre adjoindre un officier d'artillerie, un officier du Génie et trois compagnies de sapeurs pour l'assister dans ce travail.

Les ordres ont été expédiés en conséquence, et cette opération va bientôt s'entamer. Mais l'ouverture de cet imposant passage, favorable pour nous, sous les rapports de l'offensive doit nécessairement éveiller l'attention sur les précautions à prendre, pour qu'elle ne nous devienne pas nuisible, si nous en étions réduits à la défensive, pour qu'une fois praticable et assurée pour nous, il soit pourvu à ce que les obstacles défensifs qu'elle peut comporter, ne puissent être facilement tournés, où qu'enfin une forte position de retraite soit indiquée et préparée dans le Bas Valais pour arrêter l'ennemi qui descendrait le Rhône, ou qui, maître des vallées de la Reuss et de l'Aar, marchant sur Berne, menacerait notre frontière du Jura. En conséquence, une reconnaissance faite avec soin de cette partie de la frontière helvétique dont la défense se lie si essentiellement aux opérations de nos armées, devient en ce moment nécessaire et urgente. Cette opération est assez importante pour qu'elle ne puisse être confiée à d'autres qu'à un officier général, dont le coup d'œil exercé, puisse saisir habilement toutes les ressources qu'un sol aussi heurté peut offrir pour sa défense, et dont les talents puissent indiquer tous les moyens que l'art peut avoir pour l'établir de la manière la plus parfaite, tant sous les rapports militaires, que sous ceux de la construction. C'est d'après ces considérations et parce que les points à reconnaître se trouvent dans les limites de l'armée de réserve²¹⁹, que j'ai cru, Citoyen Général, devoir vous en charger. J'en écris au Général en chef²²⁰ de qui vous recevrez également à ce sujet les instructions.

²¹⁹ Il s'agit de la seconde armée de réserve, appelée ainsi pour tromper les Autrichiens, qui ont eu ainsi tendance à la surestimer en souvenir de la première qui avait franchi le Grand-St-Bernard, dans les conditions que l'on sait, avant de devenir l'armée d'Italie et de remporter la bataille de Marengo le 14 juin 1800. La seconde armée de réserve prend le nom d'armée des Grisons au début du mois d'octobre 1800. Le Valais fait partie de son territoire.

²²⁰ Etienne Jacques Joseph Alexandre Mac Donald, duc de Tarente, maréchal de France, (1765-1840), commandant en chef de l'armée des Grisons; il franchit le col du Splügen en décembre 1800 et s'empare de Trente le 6 janvier 1801. Il quitte le commandement de cette armée le 15 avril 1801.

J'appelle particulièrement votre attention sur le passage du Simplon. Il serait à désirer que vous puissiez reconnaître les moyens de le défendre, avant que les directions de la route aient été définitivement arrêtées dans cette partie, parce qu'il serait possible que quelques unes de ces directions dussent être coordonnées aux sites qui vous auront paru propices à être défendus, pour fermer le Valais. Si, en visitant les lieux, vous découvriez, au delà des frontières du Valais, sur le territoire de la République cisalpine, quelques points qui parussent mériter la préférence pour y établir des obstacles définitifs, vous vous concerteriez à cet égard, avec le commandant du Génie de l'armée d'Italie²²¹ que je prévient de cette disposition, et qui a dû y envoyer un officier de cette arme. Dans tous les cas, je vous invite à vous faire accompagner par cet officier, dans la partie de votre reconnaissance qui aura rapport aux directions de la route, vous en préviendrez le général Turreau auquel vous rendrez compte de cet objet particulier.

Vous reconnaîtrez ensuite, soit sur les lieux, autant que la saison pourra vous le permettre, soit par les renseignements les plus exacts que vous pourrez vous procurer, tous les cols, passages et sentiers qui existent sur la grande chaîne, depuis le St Gothard jusqu'au Grand Bernard (sic), pour savoir de quel avantage ils peuvent être pour nous sous le rapport de l'offensive, et quels moyens il y aurait à prendre pour l'enlever à l'ennemi.

Vous porterez vos recherches sur toutes les communications qui, du Haut Valais, peuvent conduire aux têtes des vallées helvétiques, principalement à celles de la Reuss et de l'Aar.

Enfin, vous examinerez avec soin, la position de St Maurice dans le Bas Valais, et désignerez comment elle devrait être établie et défendue pour s'opposer avec succès à la marche de l'ennemi vers le Lemman, par la vallée du Rhône, ou vers le Jura par Berne.

Vous vous occuperez de suite de cet important travail, auquel vous emploierez les officiers à vos ordres, que vous croirez capables de s'en bien acquitter. Vous m'en présenterez les résultats dans le moindre délai possible en l'accompagnant d'une carte expédiée des lieux où vous aurez soin d'exprimer les dispositions que vous jugerez convenable d'y établir. Vous transmettez un double du tout au général en chef que j'invite à me donner son avis à ce sujet, afin que je puisse soumettre au Premier Consul, les mesures militaires et politiques que les circonstances exigent et qu'il est de mon devoir de lui proposer.

(SHAT, MR 1409/49, minute)

2

Lettre d'Alexandre Berthier, ministre de la Guerre, au général Chasseloup-Laubat, Inspecteur général des fortifications, Commandant en chef du Génie à l'armée d'Italie Paris, le 13 brumaire an 9 (4 novembre 1800)

L'ouverture de la route du Simplon ordonnée par l'arrêté des Consuls du 20 fructidor dernier, des dispositions duquel je vous ai fait part, Citoyen général, présente d'abord un avantage assez important pour nous, sous le rapport de l'offen-

²²¹ Chasseloup-Laubat.

sive; mais elle appelle en même temps l'attention, sur la précaution à prendre pour ne point laisser à l'ennemi ce même avantage, et exposer ainsi la frontière helvétique et la nôtre. Il est donc nécessaire qu'avant que les directions de la route soient définitivement arrêtées, il soit fait une reconnaissance précise des points militaires que le terrain peut offrir, et des obstacles défensifs dans les divers sites sont susceptibles, pour nous assurer exclusivement cette communication et la fermer à l'ennemi; car il deviendra sans doute indispensable d'y coordonner une partie des directions que l'on déterminera.

Pour compléter la défense de cet important passage, il ne paraît pas non moins essentiel de reconnaître tous les sentiers, cols et débouchés qui traversent la grande chaîne des Alpes, depuis le St Gothard jusqu'au Grand Bernard (sic), et que l'ennemi rechercherait avec soin pour tourner le Simplon, s'il le voyait fortement défendu.

Le système d'une bonne défensive exige au moins une position en seconde ligne d'autant plus forte que les revers qu'on peut essayer sur la première, doivent être favorables à l'ennemi. Ainsi, en supposant le Simplon forcé, l'ennemi maître de la tête de la vallée du Rhône, pourrait en descendant ce fleuve, menacer le Leman, en traversant la chaîne septentrionale qui sépare les eaux du Rhône de celles de la Reuss et de l'Aar, déboucher dans les principales vallées de l'Helvétie, et se porter par Berne, sur nos frontières du Jura. Une position qui fermerait le Bas Valais et ferait craindre à l'ennemi de se voir couper ses communications avec l'Italie, serait en ce cas, celle qu'il conviendrait de choisir pour seconde ligne. Le point de St Maurice me semble remplir une partie des conditions. Il est donc important de le bien reconnaître, ainsi que les communications du Valais aux têtes des principales vallées helvétiques.

Comme tous ces points se trouvent sur le territoire occupé par l'armée des Grisons, j'écris au général en chef Mac Donald, de faire faire cette reconnaissance importante, par l'officier général qui commande le génie à cette armée²²², et je charge ce dernier de se faire accompagner par l'officier du génie²²³ que vous avez dû adjoindre au général Turreau, dans la partie de son travail qui aura quelques rapports avec la direction à donner à la route, ainsi que de se concerter avec vous pour les sites qui se trouvant sur le territoire de la Cisalpine, paraîtraient devoir être occupés pour compléter la défense du Simplon. Je vous en prévient, Citoyen général, et réclame également votre opinion sur la partie de la route comprise dans les limites de la Cisalpine, sur les moyens que l'ennemi pourrait y trouver de nous en fermer le passage par des ouvrages temporaires ou permanents, sur ceux que nous pourrions prendre d'avance pour contrarier l'établissement de cet obstacle, ou pour nous donner la facilité de le vaincre au besoin. Ne perdez point de vue que notre unique motif en tout ceci, doit être autant de nous ouvrir l'Italie, que de fermer le Valais à l'ennemi.

J'attends incessamment ce double travail, pour soumettre aux Consuls, les mesures militaires et politiques que semblent exiger les suites de l'exécution de leur arrêté.

(SHAT, MR 1409/50, minute)

²²²Général Lery.

²²³Henri Guignard.

**Le général de division Chasseloup-Laubat, Commandant en chef du Génie à l'armée d'Italie, au ministre de la Guerre.
Milan, le 20 brumaire an 9 (11 novembre 1800)**

Vous réclamez, Citoyen ministre, mon opinion sur la partie de la route du Simplon comprise dans les limites de la Cisalpine. Je vais vous la donner, elle portera sur les deux manières de considérer cette route, 1° par rapport à son influence sur les frontières, 2° par rapport aux obstacles soit précaires soit permanents à y créer pour la tenir à notre disposition et empêcher l'ennemi d'en profiter. Cette deuxième partie supposant une reconnaissance bien faite et bien détaillée ne peut vous être donnée de sitôt. La première paraît trop importante pour être différée.

Il est un fait constant dont toutes les personnes qui connaissent les Alpes conviendront, c'est que leur pente vers l'Italie est bien plus raide que du côté de la Suisse et de la Savoie en laissant la nature telle qu'elle est. L'avantage est donc pour nous qui trouvons des facilités et au contraire l'ennemi a de son côté des obstacles insurmontables pour s'élever au sommet des Alpes, que va-t-on faire! lever les difficultés, aplanir les obstacles qu'il aurait à vaincre pour y faire parvenir ses colonnes. En vain l'on fera fortifications sur fortifications après avoir beaucoup dépensé pour cette route, il faudra dépenser davantage pour construire, entretenir, approvisionner les ouvrages que l'on aura fait et malgré cela notre frontière sera moins bonne, parce qu'en supposant que nous disposions du Valais et que nous nous assurions de la neutralité des Suisses par les mêmes que l'on employait autrefois, qui peut assurer que les forts que l'on mettra pour réparer le mal que l'ouverture de cette route fait à notre frontière de Genève, seront toujours bien approvisionnés, auront une bonne garnison, seront commandés par des hommes incorruptibles, et quand on voit une place de Ceva²²⁴ livrée à des paysans dans vingt quatre heures, il est permis de dire qu'il ne faut placer de fortifications que dans les lieux où l'on ne peut pas faire autrement et que partout où la nature peut en dispenser, il ne faut pas la changer et dépenser des sommes considérables dans un moment où les Etats ne peuvent fournir aux besoins les plus pressants.

Cette route, qui semble avoir de grandes propriétés pour la Suisse, cesse cependant de nous être favorable au moment que les événements de la guerre nous forcent à abandonner le Tessin pour nous placer derrière le Pô et la Trebbia²²⁵, qui est la langue de terre où l'on peut tenir longtemps et manœuvrer avec succès. Car en supposant que nous en profitions pour envoyer une armée sur les flancs et les derrières de l'ennemi, il lui est trop facile quand il voudra se tenir réuni, d'empêcher la jonction des corps, de les battre même tour à tour, pour que l'on puisse compter cette chance au nombre de celles favorables aux Français; les succès qu'a obtenu un génie extraordinaire mu par une audace sans borne sortent de la ligne ordinaire et ne peuvent changer les combinaisons éternelles de la guerre. Quand les généraux auront à peu près les mêmes moyens, les avantages seront toujours pour celui dont les forces seront réunies. D'ailleurs le chemin le plus difficile étant du côté de l'Italie, il sera toujours facile à l'ennemi de trouver vingt positions hors de la portée des forts, où 1000 hommes avec quelques pièces d'artillerie empêcheront

²²⁴ Allusion à l'attitude de la population de Ceva, lors de la retraite des Français en octobre 1799.

²²⁵ Affluent du Pô, dont le confluent avec ce fleuve se situe en amont de Plaisance.

une armée quelle qu'elle soit de déboucher; toutes les dépenses que l'on aura faites pour se procurer les avantages de l'offensive deviendront donc nulles par cela même qu'on les aura faites et que l'on aura indiqué le lieu où l'on veut passer. Alors l'on en viendra encore à passer au point où l'ennemi nous attend le moins. Ce n'est donc pas la peine de faire la dépense d'une route et plusieurs forts.

J'ai supposé que l'on disposait du Valais comme de sa propriété ce qui peut souffrir des difficultés et le résultat a été cependant que les avantages de cette route sont plus que compensés par les inconvénients et par les dépenses, soit présentes, soit annuelles pour l'entretien des forts, des garnisons. Si le Valais restait partie intégrante de la Suisse, qui pourrait assurer qu'au commencement d'une coalition, la Suisse devenue vénale, gagnée par nos ennemis, soit d'une manière ouverte, soit d'une manière clandestine, ne faciliterait pas la prise de nos forts ou ne ferait pas manquer leur approvisionnement, en sorte que toutes nos défenses seraient alors tournées contre nous. Il n'y a donc point d'inconvénients à laisser cette partie comme elle est et il peut en avoir beaucoup d'y toucher.

La route par Aoste, le Petit St Bernard, Annecy et Genève n'est pas 10 lieues plus longue, n'est pas plus coûteuse à achever et entre mieux dans le système de défense de notre frontière. Puisqu'il ne faut pas, pour l'avoir dans sa main, supposer qu'on aura une nouvelle province hors de la ligne de nos frontières²²⁶. A la vérité, cette route serait moins propre à l'offensive mais elle n'aurait pas aussi les inconvénients de l'autre. Au reste, si le gouvernement persiste dans sa détermination, je reconnaitrai les obstacles à créer sur cette route pour la fermer aux ennemis, nous la rendre favorable, et ce sera le sujet de ma seconde lettre. Je vous observerai cependant que toutes les fortifications permanentes à placer sur cette route doivent être plutôt du côté de la vallée du Rhône que du côté de l'Italie. D'ailleurs, quelque direction que l'on donne à cette route, on n'empêchera jamais l'ennemi de la barrer de son côté dans plusieurs endroits de manière à nous ôter la propriété offensive.

Salut et respect
Chasseloup-Laubat

P.-S. Le général en chef Brune, à qui j'ai parlé des avantages bien plus grands que l'on tirerait d'avoir la route du Mont Genève à Briançon, libre en tout temps, vient de mettre à ma disposition 30 000 francs qui suffiront pour cet objet²²⁷; cette route est la seule militaire que l'on puisse faire dans ce moment, car avant d'ouvrir celle par Conflans²²⁸ et Annecy²²⁹, il faut que les forts soient faits.

(SHAT, MR 1409/55, original)

²²⁶Le Piémont est alors sous administration militaire française sans être annexé à la France.

²²⁷La route du col du Mont Genève a la faveur des militaires; elle est utilisée pendant toute l'année 1800 pour des passages d'artillerie à destination de l'armée d'Italie. Chasseloup y est personnellement favorable; il préfère ce col à celui, voisin, du Cenis, et prendra plusieurs initiatives pour améliorer le passage.

²²⁸Albertville.

²²⁹Il s'agit d'un des accès à la route du Cenis.

Lettre du général Turreau, au citoyen Lescot ingénieur en chef du quartier général de Domodossola, le 13 nivôse an 9 (3 janvier 1801)

J'ai bien reçu, Commandant²³⁰, votre lettre du 9 de ce mois²³¹. Quoiqu'il me tarde de voir commencer vos travaux pour les conduire de front avec ceux de la deuxième brigade, j'approuve cependant votre hésitation, d'autant plus que le pays m'est assez connu pour apprécier les difficultés qui se présentent dans l'un comme dans l'autre projet. Le plus grand de tous les inconvénients serait de multiplier les ponts: 1° parce que leur construction est chère; 2° parce qu'on ne peut s'en occuper que pendant quatre ou cinq mois de l'année. Par conséquent, en les évitant, on économise le temps et l'argent.

J'ai écrit au ministre de la guerre qui m'ordonne de presser les travaux, que leur durée serait dans la proportion inverse des fonds qu'on y destinait, que je croyais que la route pouvait être achevée dans un an. Duchesne répond de terminer la partie qui le concerne dans cet espace de temps, si les moyens pécuniaires ne manquent pas. Voilà ce qui me ferait désirer que vous vous déterminassiez promptement, si d'un autre côté il n'était pas trop dangereux de prendre une détermination précipitée.

Quoique je sache et que j'honore les talents du colonel Wild²³², que d'ailleurs vos moyens personnels doivent vous garantir de toute espèce d'influence d'opinion sur le projet que vous arrêterez, je crois devoir vous dire que le colonel Wild ne m'a pas paru avoir une connaissance assez approfondie des montagnes qui avoisinent la route existante, pour se déterminer d'après ses vues.

Nous sommes partagés, le colonel Wild et moi, sur la question de savoir si dans la direction que vous donnerez à la route, il est préférable de la tenir constamment élevée, ou de la pratiquer sur une des rives du torrent.

Vous connaissez mon opinion à cet égard, et j'y tiens d'autant mieux que des observations plus réfléchies et une étude suivie du physique du pays la confirment journellement. Il me semble que le colonel Wild en voulant qu'on se tienne sur les hauteurs pour éviter les avalanches dont il exagère d'ailleurs et la fréquence et le danger, n'a pas observé que ces avalanches tiennent à des causes accidentelles, au lieu que le séjour prolongé des neiges sur les sommets des montagnes est l'effet d'un principe constant et invariable qui soumet à cette espèce d'inondation toutes les régions élevées.

Je m'en réfère sur cet objet à ce que je vous ai marqué dans ma lettre du 10 frimaire²³³, excepté l'article des parapets à établir dans les lieux où l'escarpement de la route la rendrait dangereuse. Vous m'avez observé avec raison que le parapet arrêterait la neige et l'amoncellerait sur le chemin, ce qui augmenterait l'inconvénient des avalanches. Il faut donc substituer au parapet des bornes fortes et élevées et les rendre assez fréquentes pour prévenir les accidents. Encore suis-je d'avis que l'on construise un parapet dans les endroits où la route changera de

²³⁰ L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées était assimilé au grade de commandant du génie.

²³¹ Lettre du 31 décembre 1800. Nous n'avons, hélas, pu retrouver trace de cette lettre dans aucun des fonds d'archives consultés.

²³² Voir note 35.

²³³ Voir plus haut, p. 222 et note 69.

direction, surtout si le défaut de développement vous a contraint de rendre la pente plus sensible.

Quant aux avalanches de pierres, le colonel Wild convient avec moi qu'elles sont rares, mais qu'elles sont encore très massives.

Les observations que j'ai faites avec vous dans la gorge de Divedro²³⁴, m'ont convaincu que la nature avait fait sous ce rapport, sinon ses derniers, du moins ses plus grands efforts et que d'ailleurs le seul aspect du flanc de la montagne suffisait pour indiquer ce qu'on avait à craindre et ce qu'on pouvait éviter.

Si le rocher s'abat depuis sa sommité jusqu'à sa base, les avalanches de pierres ne peuvent être considérables.

Si au contraire, il est perpendiculaire, on peut juger à la largeur et à la direction de ses anfractuosités si la chute est inévitable, et dans le cas où l'éboulement porterait sur quelque partie de la route projetée, il me paraît plus convenable de provoquer que d'attendre sa délitescence.

Quant aux avalanches de glaciers, que redoute encore le colonel Wild, elles sont de son aveu extraordinairement rares et je ne crois pas que les gorges que vous devez parcourir en offrent d'exemple.

Le colonel Wild prétend que les glaciers dérivent ou plutôt gravitent insensiblement et qu'enfin ils tombent en masse. La forme des rochers sur lesquels ils sont assis doit indiquer si leur chute est possible. Je ne connais qu'un glacier d'ici à Brigue, il est situé à la droite du Simplon et précisément au dessus de la rampe que vous vous proposez de faire pour éviter le tourniquet, si toutefois vous suivez la rive droite de la Saltine; alors il serait nécessaire de s'assurer de la disposition de ce glacier, à moins que vous ne vous décidiez à arriver sur le plateau par la gauche du torrent.

Quelque parti que vous preniez, vous aurez soin de me faire connaître les points où vous serez obligé de faire construire des ponts, afin que je vous fasse fournir d'avance les bois nécessaires pour l'établissement des cintres et qu'on transporte et taille les pierres qui vous seront nécessaires afin que tous les matériaux soient prêts et que la construction n'éprouve aucun retard lorsque la saison le permettra.

(SHAT, MR 1409/118, copie certifiée conforme par le général Turreau)

5

Mémoire de François Samuel Wild, Commissaire en Valais de la République helvétique, adressé au général Lery, commandant en chef le génie de l'armée des Grisons (d'après la copie adressée au ministre de la Guerre de la République helvétique)

Bex, le 18 janvier 1801

Mémoire concernant le chemin à travers le Simplon

Ayant eu le temps et l'occasion de considérer l'objet en question, et les opinions diverses sur son exécution, j'ai reconnu que nous sommes à peu près

²³⁴Gondoschlucht.

d'accord sur les principes fondamentaux dont on doit partir; mais nous varions sur les moyens.

Cette considération m'a fait remonter à nos buts et j'ai reconnu que les moyens des ingénieurs français, dont l'intelligence est au-dessus de mes éloges, sont différents des miens et doivent l'être parce que leur but est différent.

Je fais abstraction ici des erreurs locales qui dérivent d'un défaut d'examen suffisant. Celui-ci les redressera.

Cette manière d'envisager la chose m'a obligé de remonter plus haut et d'aller à la source de la différence de nos opinions.

Mon plan avait pour but un chemin à petit charroi qui fut sûr et praticable presque toute l'année. Dès lors je le crus possible. Je n'ignore pas que ce que les hommes peuvent vaincre, vous le vaincrez. Mais le pouvoir humain est borné par la nature. La neige et les avalanches de toutes les espèces, les vents et les orages avec leurs suites ne s'arrêtent pas par le génie des mortels.

D'après cela, on peut assurer, qu'une voie militaire à travers le Simplon, quand elle serait parfaite, deviendrait au moins extrêmement incertaine, pendant sept à huit mois de l'année, et entièrement impraticable à d'assez longs intervalles et probablement pendant plusieurs mois, lors même qu'on tracerait cette voie par le local le plus favorable. Et si l'on faisait passer un chemin pareil par la longue gorge de Gondo, ce serait bien pire.



En-tête de la lettre de Wild du 18 janvier 1801 (A.F. Helvetik).

Une voie militaire, comme qu'on la trace, sera toujours sujette à toutes les sortes d'avalanches possibles et aux chutes inévitables des glaces et des rochers; mais en la faisant passer par la gorge de Gondo, qui a 4 lieues de longueur, elle ramassera exactement toutes les chutes de neige, de glaces et de rochers, des deux côtés sur toute cette distance. Pour éviter cet égout, il faudrait au moins faire le chemin depuis Simplon, par Frasinovi²³⁵, Bugliaga, Trasquera, côte toujours exposée au soleil, pendant que la gorge de Gondo en a à peine pendant quelques mois de l'année. Preuve, un nouveau glacier qui s'est établi entre Valmoreia²³⁶ et San Guiseppe²³⁷ depuis quelques années qui obstruera, du train dont il s'accroît, toute la gorge en moins de quinze ans.

On m'a objecté deux choses contre le chemin sur la hauteur: la grande quantité de neige et la longueur du temps requis à percer les rocs.

La première objection est nulle, parce que toute chose égale, il y a toujours moins de neige propre au local sur la hauteur, que dans la gorge où elle se ramasse. Mais la hauteur n'a du moins jamais que sa neige propre qui est fondue en avril sur la côte qui est exposée au soleil; au lieu que la gorge reçoit toutes les neiges et glaces de la montagne en amas énormes qui durent jusqu'en juillet.

Un chemin à longs traits et gros charrois exige nécessairement un grand développement et des contours très ouverts; il est évident que le chemin en sera très allongé. C'est un mal; il n'y faudrait cependant pas regarder de près s'il était exécutable partout et s'il était compensé par la sûreté. Or ces conditions manquent.

Je suis d'accord avec vos ingénieurs, que pour satisfaire à leur instruction, très bien faite, ils doivent en sortant de Brigue chercher un grand contour au Brigerberg, pour pouvoir arriver avec une pente convenable à la gorge et à l'endroit appelé Bleiché²³⁸. Ils ne peuvent pas autrement depuis là qu'entrer dans la vallée de Ganter et de revenir dans celle de la Tavernette par le promontoire qui sépare ces deux vallons. Ils rencontreront d'assez grandes difficultés, sur la côte de la vallée de Ganter, qui est tournée au nord. Mais depuis là ils arriveront vers la Tavernette assez facilement. Mais comme il tombe en deçà des cases de la dite Tavernette une prodigieuse avalanche qui occupe environ dix minutes de chemin, il sera indispensable de s'entailler dans le roc de ce côté pour la faire passer par-dessus. Mais plus haut il y a des obstacles beaucoup plus forts et auxquels je ne connais point de remède. Il y tombe une avalanche de neige en poussière, au commencement de l'arrondissement qu'il faut suivre pour arriver à l'escarpement du Simplon. Plus loin il y a une chute de glacier, au haut de ce vallon et à l'autre angle, on est menacé d'une pareille chute par un nouveau glacier qui s'est formé de mémoire d'homme et dont l'accroissement est très menaçant. Avec cela on arrivera au tiers environ de l'escarpement du Simplon; depuis, ou on est forcé d'avoir recours aux tourniquets, ou de larges contours sont absolument impraticables.

Sur le plateau du Simplon, point de difficultés, ni de biens considérables de l'autre côté jusqu'au bourg de ce nom. Mais depuis là, on trouvera très peu de déploiement si l'on persiste de descendre jusqu'au hameau de Gabio (en allemand Gstein). Il sera impossible d'y suivre l'instruction quant à la pente dont le maximum doit être de six pouces à la toise. D'ailleurs le chemin par la gorge de Gondo

²³⁵Ou Alpien.

²³⁶Sans doute Balmoreglio.

²³⁷Près d'Iselle.

²³⁸Voir note 95.

me paraît si peu dans le goût du grand, du permanent et de l'utile, que je suis convaincu qu'il ne serait entré dans l'idée de personne et surtout pas dans celle d'un homme aussi éclairé que le général Turreau, que s'il n'avait été mu par les circonstances du moment, par l'empressement d'établir en moins de temps possible, une route qui put en imposer à l'ennemi.

Je le répète, une route permanente exige de très longs travaux, que tout le pouvoir de tous les hommes ensemble ne saurait achever en peu d'années et encore ne parviendra-t-on jamais à y faire une route praticable à tout trait et en toutes saisons.

Je n'ai rien à objecter contre la route tracée depuis Davedro²³⁹ jusqu'à Domodossola. Il est seulement évident, que pour mon but, il aurait fallu gagner la hauteur de Varzo pour parvenir à San Carlo et pour longer de là dans le Val Veglia.

Après cette discussion, il est naturel d'ensuite les difficultés exposées, de se demander le pourquoi? Le but d'une voie militaire de ce côté est de plonger, pour ainsi dire, droit dans la Lombardie et de prendre au dos un ennemi qui occuperait le Piémont. Cette raison paraît d'abord frappante, elle m'a frappé moi-même. Mais j'ai été très surpris après un examen attentif de ne la trouver que spécieuse. En effet, si l'ennemi occupe le Piémont, il occupera aussi la vallée de l'Ossola, et dès lors, ce chemin sera pour lui, ou il dépendra de lui de le rendre totalement impraticable, où qu'on le fasse passer. Il peut en défendre l'usage à son choix, et certes, si les Autrichiens avaient été commandés il y a 18 mois par un habile général, au lieu de l'être par un ancien chanoine, on ne serait jamais entré dans la vallée d'Ossola. Ils auraient pu vendre cher chaque pas et le défaut de vivres, seul, aurait empêché les progrès des armes françaises. Mais quand on aurait pu percer jusque dans la vallée d'Ossola, un général ennemi adroit aurait rendu ce succès inutile en occupant les gorges de la vallée de Vigizzo²⁴⁰. Car la misérable vallée d'Ossola n'a que des ressources momentanées pour un corps d'armée qui arrive. Or on ne choisit pas toujours un chanoine pour général d'armée et il serait imprudent de compter sur la répétition des mêmes fautes de la part d'un ennemi.

Je ne sais de quelle force peuvent paraître mes arguments à un juge impartial, mais il me paraît qu'ils sont bien étayés par l'expérience du passé. Les Romains qui cherchaient la grandeur partout où ils pouvaient la trouver, que ni le temps, ni les frais ne rebutaient, ne paraissent avoir fait que très peu de cas du passage du Simplon; ni l'histoire, ni les monuments nous en laissent les traces. Mais il peut au moins rester douteux, s'il y a plus de véritable gloire et de bonne politique à ne pas entreprendre un ouvrage sujet à être manqué du tout ou en grande partie; que de risquer beaucoup d'argent pour un objet fallacieux où l'on risque d'échouer.

Une chose ne saurait échapper à quiconque veut réfléchir à une grande voie militaire à travers le Simplon, c'est la difficulté ou plutôt l'impossibilité de la tenir ouverte pendant la saison des neiges. Présentement, les habitants du Simplon sont à peine en état de tenir ouvert un sentier d'un pied de large, par un vrai travail de forçats. La population de ce bourg a déjà diminué d'un cinquième et la malheureuse situation des habitants les forcera infailliblement de chercher un autre asile. Ils regarderont leurs possessions de ce lieu comme des pâturages d'été et leur village deviendra un désert. Mais quand ils voudraient et quand ils pourraient résister à leurs maux et se dévouer à un esclavage pire que la mort, comment pourraient-ils tenir ouverte une route de seize pieds de large, pendant que du passé, où il y avait

²³⁹ Ou Dovedro, dans le val Divedro, près de Varzo.

²⁴⁰ Cette vallée assure une communication entre la vallée de l'Ossola et le Tessin, vers Locarno.

plus de monde, plus de moyens et plus de gain à faire, ils avaient de la peine à entretenir ouvert un sentier d'un pied de large?

P.-S. La raison de la communication directe avec la Cisalpine, dans le cas de l'abandon du Piémont à la paix, a selon mon opinion beaucoup plus de force, quoiqu'elle soit également sujette à la vicissitude des événements politiques de l'Europe. Mais il me paraît encore ici qu'elle peut supporter une modification et qu'on doit sacrifier à la sûreté un peu de grandeur achetée trop chèrement, pour des occasions qui n'arriveront peut-être jamais. Car enfin, la paix va remettre la marine française et un trajet protégé et court par mer est sans doute infiniment plus expéditif et facile que le meilleur passage de montagne.

6

Conclusion du rapport du général Lery au Premier Consul fait à St Maurice, le 30 nivôse an 9 (20 janvier 1801)

Mémoire sur le système de défense qui convient à la grande chaîne des Alpes comprise entre les lacs de Genève et de Constance, et sur celui à créer principalement dans le Valais, où doit être établie, d'après les dispositions de l'arrêté du 20 fructidor an 8 une communication entre la France et la Cisalpine, en ouvrant par le Simplon, une route pour le canon, de Brigue à Domodossola.

La France peut donc envisager la grande chaîne des Alpes comprise entre le lac de Constance et celui de Genève sous deux points de vue différents.

Si elle en embrasse l'ensemble, c'est une première ligne qui couvre sa frontière du Jura, et qui lui offre avec la Cisalpine un grand nombre de communications.

En cherchant à s'assurer un de ces débouchés, celui par le Simplon, le gouvernement français peut rattacher en quelque sorte à sa frontière les obstacles défensifs que nécessitera l'ouverture de cette nouvelle route. Dans cette hypothèse, il peut considérer le Valais comme une grande enceinte de laquelle il domine l'Helvétie et l'Italie et la fortifier depuis la Furca jusqu'au lac de Genève. On ne dissimule pas cependant que ce projet, s'il était exécuté, aurait l'inconvénient d'éloigner de nos limites un grand nombre de forteresses qui devraient être à notre disposition.

En n'élevant pas de forts au delà de Grengiols, le même inconvénient subsisterait encore. Mais si l'on se contentait d'occuper St Maurice et l'embouchure du Rhône, de nouvelles forteresses se lieraient facilement à notre frontière actuelle, qu'il paraît naturel, pour ne pas dire indispensable de pousser jusqu'au Grand St Bernard. Par cet accroissement on n'augmenterait pas d'une manière sensible le rentrant que forme le lac de Genève et la chaîne du Jura; défaut essentiel et que l'on ne peut faire disparaître que par la réunion du pays de Vaud à la France.

Avantage de la réunion du pays de Vaud à la France

Un coup d'œil jeté sur la carte suffit pour prouver combien serait avantageux pour nous cette dernière opération. Que l'on imagine en effet une ligne tirée

d'Yverdon qui occupe l'une des extrémités du lac de Neuchâtel, à Vevey ou même à Villeneuve sur les bords du lac Léman; elle n'aura pas plus de huit à neuf lieues, intervalle qu'une place vers le milieu de cette distance couvrirait parfaitement, tandis que dans l'état actuel la partie de la chaîne du Jura située en arrière de cette ligne a, elle seule, beaucoup plus de développement.

Disposition des habitants du Valais à l'égard de la France

On en pourrait dire autant de la partie méridionale du bas Valais, celle qui est située à la gauche du Rhône. En ménageant les opinions religieuses du peuple qui l'habite, en assurant à un grand nombre d'individus qui vivent dans ce pays les pensions que leur ont méritées les services rendus tant à l'ancien gouvernement français qu'à celui de la Suisse, en donnant à l'agriculture et à l'industrie les encouragements dont elles ont besoin, en accordant des indemnités et des secours à beaucoup de familles dont les propriétés ont été pillées ou brûlées par les troupes françaises, en répandant, en un mot, l'or, avec cette sage prodigalité qui ne fait qu'accroître les ressources d'un Etat, loin de les épuiser; il n'est pas douteux que cette contrée ne préférât les lois de la France à celle de l'Helvétie. Les liens qui l'attachent à cette république paraissent n'avoir aucune consistance.

Salines de Bex

On a observé plus haut que dans le cas où le gouvernement français adopterait ce dernier système, il faudrait nécessairement qu'il reculât sa limite jusqu'au pied des montagnes sur la rive droite du Rhône, s'il voulait y élever des obstacles définitifs. Mais dans cette supposition, il se présenterait certainement une difficulté. Bex, près duquel sont situées les salines du même nom, et le débouché par Villeneuve, se trouveraient compris dans cette ligne.

Il est probable que l'Helvétie ne consentirait pas aisément à céder à la France un établissement où elle a déjà dépensé des sommes énormes dans l'espoir de l'améliorer et qui lui fournit d'ailleurs annuellement une partie de sa consommation en sel²⁴¹. Elle ne manquerait pas de faire valoir tous ses droits à cet égard et c'est un obstacle que le gouvernement français doit d'avance chercher à surmonter²⁴².

Travaux les plus pressants à exécuter

Il reste maintenant à indiquer les objets dont on doit s'occuper d'abord, tant pour la grande communication entre la France et la Cisalpine par le Simplon que pour les obstacles défensifs qui doivent la couvrir.

On a présenté à la fin du premier paragraphe de ce mémoire l'ensemble des directions que doit avoir cette communication. Pour l'achever, il faut:

²⁴¹ Note du général Lery: Mr Wild, ancien capitaine des mines de l'Etat de Berne, et qui dirige encore aujourd'hui les travaux de ces salines, porte leur production à six mille quintaux par an.

²⁴² A travers cette préoccupation, bien étonnante de la part d'un général voulant annexer la plus grande partie du canton de Vaud, on trouve là la marque de Wild qui, ayant eu vent des projets de Lery, a su plaider en faveur de ses salines.

- 1) Ouvrir une route pour les voitures depuis la Tour ronde jusqu'à St Gingolph²⁴³.
- 2) Réparer toutes les autres parties de ce chemin qui partant de Genève passe par Thonon, Evian, par les deux points précédents et entre au Bouveret dans la vallée du Rhône.
- 3) Réparer provisoirement le chemin depuis le Bouveret jusqu'à Brigue.
- 4) Construire la route par le Simplon de Brigue à Domodossola, conformément à l'arrêté des Consuls. Il y a différentes choses à observer dans le tracé de cette route. En général il sera nécessaire de l'élever le plus possible pour deux motifs. Le premier est que les avalanches deviennent moins fréquentes et moins dangereuses à mesure que l'on gagne la hauteur où elles cessent tout à fait d'avoir lieu. Le second c'est que les vents chassent continuellement dans les fonds toutes les neiges des penchants et des plateaux, ce qui fait qu'elles encombrant les chemins actuels. Il a été déjà été reconnu que du côté de l'Italie, on éviterait cet inconvénient en faisant passer la route par Trasquera. Une autre considération à avoir dans ce tracé, c'est de le diriger, s'il est possible, par la gauche de la Saltine, afin de pouvoir comme on l'a dit plus haut, placer la gorge de ce torrent entre nous et l'ennemi supposé maître des sources du Rhône.
- 5) Réparer les sentiers qui de Domodossola conduisent sur le lac Majeur. Ces chemins sont bas et humides. Un convoi aurait beaucoup de peine à les suivre. On peut néanmoins s'en servir en attendant que l'on ait pu leur substituer une bonne chaussée.
- 6) Construire une route le long du lac Majeur jusqu'à Arona. On en a démontré ci-dessus la nécessité. Cette route n'est que le prolongement de la précédente, et on croit qu'elle devrait être commencée presque en même temps. Il est cependant à observer qu'elle se trouve entièrement sur le territoire de la Cisalpine, et qu'il paraîtrait convenable qu'elle soit construite aux frais de cette république.
- 7) En même temps que l'on exécuterait les ouvrages ci-dessus, il paraîtrait indispensable de s'occuper d'un travail préparatoire dont le but serait de s'assurer la possibilité de rendre le Rhône navigable soit en le resserrant, soit en construisant un canal latéral. On devrait y indiquer les moyens de le contenir dans son lit, d'arrêter les ravages qu'il cause dans sa vallée, aussi bien que les torrents qui débouchent des gorges. On croit de même que depuis Crèvola jusqu'au lac Majeur, on pourrait construire un canal qui serait alimenté par les eaux de la Toce. Il serait bon d'en dresser le projet. Les digues qu'on serait obligé de construire, tant dans la vallée du Rhône que dans celle de la Toce, pour remplir les deux objets précédents, serviraient de chaussées ce qui doit déterminer à ne tracer de nouvelles routes dans ces deux parties, qu'après que l'on aura été à même de bien discuter les projets relatifs à la navigation du Rhône et à celle de la Toce.

(SHAT, MR 1409/4, original)

²⁴³ Franchissement des rochers de Meillerie.

**Lettre du ministre de la Guerre, au général Turreau, chargé de la surveillance immédiate des travaux de la route du Simplon
Paris, le 29 pluviôse an 9 (18 février 1801)**

Nouvelles instructions sur les travaux du Simplon

Je réponds, citoyen général, à vos lettres des 1, 5, 10 et 12 de ce mois; vous m'annoncez que la dépense de nivôse a été de 17 000 francs et que celle de ce mois sera plus considérable, parce que vous avez des outils à faire fabriquer. Je crois que vous suspendiez ce surcroît de dépense parce que la paix²⁴⁴ va permettre de vous faire fournir des parcs des armées les outils qui vous sont nécessaires; je donne à ce sujet des ordres aux commandants de l'artillerie et du génie de l'armée d'Italie.

Je vous ai déjà marqué que conformément à l'arrêté des consuls, les commandants des brigades d'ingénieurs des Ponts et Chaussées étant seuls comptables, ils devaient adresser tous les mois leur comptabilité au commandant du génie de l'armée d'Italie afin qu'elle fut ainsi centralisée et régularisée; je vous invite à tenir la main à ce que cette mesure soit exactement suivie.

Quant à la diversité d'opinions pour le tracé de la route sur les bords du torrent ou à mi-côte, je provoquerai une décision à cet égard lorsque vous m'aurez adressé tout ce qui peut contribuer à l'éclairer; il en sera de même du choix de la partie de route qui doit raccorder celle de la montagne avec Milan ou quelque point de la Haute Italie. En attendant je pense que vous avez suffisamment à travailler à des parties auxquelles celles qui restent à déterminer ne sont pas forcément assujetties.

J'ai écrit au ministre Pétiet à Milan pour l'engager à presser le gouvernement cisalpin à fournir son contingent, vous aurez soin alors de faire restituer dans la caisse des fonds de France ceux que vous avez empruntés, et à moins d'une nécessité bien urgente et reconnue, vous n'autoriserez point dorénavant une pareille mesure.

Les sapeurs que votre arrêté du 3 mit à la disposition du chef de la 2^e brigade, peuvent être employés provisoirement comme piqueurs, mais ne doivent en aucun cas être soustraits au commandement immédiat de leurs sous-officiers et officiers.

Quant aux gratifications que vous avez jugé à propos d'accorder aux ingénieurs de la 2^e brigade, j'aurai désiré en connaître plus particulièrement les motifs et savoir pourquoi il n'en existait pas de semblables pour les ingénieurs de la 1^{re} brigade; veuillez bien m'adresser l'état nominatif des ingénieurs et conducteurs qui se trouvent à leur poste et l'époque à laquelle ils y sont arrivés, ainsi qu'une indication des principaux objets dont ils sont immédiatement chargés.

On m'assure qu'ils se sont établis dans ces travaux sur le pied militaire; je ne les ai assimilés à certains grades que pour préciser le traitement dont ils devaient jouir, mais ils ne font et ne doivent être dans tout le cours de l'opération, qu'ingénieurs des Ponts et Chaussées et ne porter d'autre uniforme que celle de leur corps; ce sont là les dispositions de l'arrêté des consuls, que je vous invite à rétablir si l'on s'en était écarté.

²⁴⁴Le traité de Lunéville avec l'Autriche vient d'être signé dix jours plus tôt.

Le même arrêté vous adjoint un officier d'artillerie et un officier du génie pour vous aider dans la surveillance de ces travaux; je ne saurais approuver que vous ayez employé l'officier du génie²⁴⁵ qui vous a été adressé pour cet objet au déblayement de la route, c'est une opération qui regarde exclusivement les ingénieurs, élèves ou conducteurs spécialement chargés de l'exécution des travaux; exécution dont l'officier du génie ne doit se mêler que comme surveillant, sous vos ordres, les rapports militaires et défensifs.

Je conçois votre embarras pour les subsistances, j'écris au ministre Pétiet pour qu'il engage le gouvernement cisalpin à permettre que la vallée de Domodossola puisse extraire du blé des départements de l'intérieur; j'écris en même temps aux commissaires ordonnateurs des armées d'Italie et des Grisons pour que les vivres soient assurées aux troupes employées au Simplon.

Vous demandez qu'il soit établi un hospice militaire à Domodossola; je vous ai déjà répondu que les chirurgiens des corps devaient suffire pour les militaires, et que pour les ouvriers il paraît suffisant d'attirer à Domodossola et à Brigade deux chirurgiens du pays à qui on assurerait un traitement modique et qui donneraient leurs soins aux ouvriers blessés ou malades moyennant le prix des pansements.

Quant à la circonscription du territoire où vous pourrez requérir des ouvriers, indiquez-moi celui qui, eu égard à sa population et à vos besoins pourrait suffire, et j'écirai alors aux gouvernements respectifs pour que les ouvriers en fussent exclusivement mis à votre disposition.

Je vous annonce que les ordres sont donnés pour le mouvement de Besançon sur Genève de dix mille kilogrammes de poudre que le commandant de l'artillerie de Genève est chargé de diriger sur Villeneuve où vous devez les envoyer prendre.

J'ai demandé le remplacement de l'ingénieur Carré-Wagnat.

Je vous salue

(SHAT, B/3/78, minute)

8

Extraits du mémoire sur les travaux du Simplon par l'ingénieur en chef Duchesne, floréal an IX (mai 1801)²⁴⁶

Article 1

Marche des travaux pendant les 4 premiers mois

La première inspection des sites que doit traverser la route du Simplon suffit pour donner une idée de la grandeur de cette entreprise, dans presque toute l'éten-

²⁴⁵Henry Guignard.

²⁴⁶Duchesne, ingénieur en chef de la 2^e brigade, a rédigé son mémoire en floréal an 9, sans doute peu après la passation des pouvoirs à l'ingénieur Cournon le 1^{er} floréal. Ce mémoire de 35 pages comporte une introduction puis quatre articles:

– *Marche des travaux pendant les quatre premiers mois.*

– *Description du terrain que parcourt la route du Simplon jusqu'à L'Algaby.*

– *Construction des chaussées, des murs de soutènement, des ponceaux et aqueducs, des ponts (Crèvola, Dovedro), des ponts en bois dans la gorge de Dovedro.*

– *Des avalanches.*

Le mémoire se termine par quelques réflexions générales.

due des gorges au moyen des quelles on parvient des bords de la Toce à ceux du Rhône, le gisement des montagnes et des blocs de rochers énormes dont elles sont hérissées a invariablement fixé la direction de la route à établir. En vain plusieurs projets plus déraisonnables les uns que les autres ont été présentés. Leurs auteurs les avaient conçus sans réflexion; ils ont dû convenir de leur extravagance au premier examen raisonné; un seul projet était praticable. Je ne revendiquerai pas sur cette direction primitive et générale le mérite de l'invention. Le bon sens seul en a fait les frais. Mes vues sous ce rapport ne pouvaient se diriger que sur les moyens à employer pour tirer du terrain que j'avais à parcourir le meilleur parti possible, en évitant les grandes difficultés, et déjouant pour ainsi dire les projets de la nature qui semblait avoir fondé, dans ces étroits défilés, des barrières insurmontables. L'imagination hardie du Premier Consul les a franchies et certes, il est encore glorieux d'être l'auteur de ses projets.

Cette idée dont je me suis pénétré m'a porté à croire que si dans la série de ces travaux qui offrent à l'artiste plus d'un genre d'application de ses connaissances, je devais rechercher tous les moyens d'économie qui pouvaient sympathiser avec un ouvrage immense, entrepris par une grande nation, et avec de grandes vues, je devais de même rejeter cette parcimonie compagne des génies rétrécis, et qui imprime toujours son caractère à ses résultats.

Les 15 derniers jours de frimaire²⁴⁷ furent employés à acquérir de l'entrée de la gorge de la Doveria, une connaissance suffisante, pour déterminer le point par lequel je la devais aborder, à faire les nivellements, les tracés, et enfin tous les ouvrages préliminaires pour y établir des ouvriers. J'entrerai dans quelques détails sur cette partie lorsque je parlerai des ponts que j'ai projetés²⁴⁸. Le 1^{er} nivôse²⁴⁹, un atelier de 500 hommes y était établi. Cet établi, comme tous ceux que j'ai établis depuis, était composé de trois sortes d'ouvriers, savoir des mineurs, des maçons, et des manœuvres. Les mineurs sont occupés à pétarder les rochers qu'on trouve à chaque pas; les maçons à construire des murs de soutènement qu'il faut établir sur presque toute la ligne; les manœuvres à servir les précédents, et aux ouvrages de terrasse. J'ai établi de plus, cinq forges et trois ateliers de charpentiers pour l'entretien des outils et la fabrication des machines et ustensiles.

A mesure que les neiges ont disparu, j'ai prolongé la ligne entreprise. Bientôt, il y eut un atelier à Dovedro²⁵⁰, un autre dans la plaine de Domodossola, ensuite un quatrième intermédiaire, et enfin un cinquième au village d'Iselle déjà enfoncé de cinq lieues dans la gorge. A l'instant où j'ai remis le service, mes dispositions étaient prises pour en établir un plus considérable au delà du village de Gondo, à une lieue et demie de L'Algaby, et dans l'endroit qui offre le plus de difficultés de toute espèce à surmonter.

A la même époque, il y avait 10 000 mètres de route ouverte, auxquels il ne manquait, pour être achevés, que la chaussée à faire, 2000 mètres de chaussées entièrement terminées, 5000 mètres de longueur de murs de soutènement, [...] ²⁵¹, et 14 ponceaux ou aqueducs, depuis un jusqu'à cinq mètres d'ouverture.

²⁴⁷ 6 au 21 décembre 1800.

²⁴⁸ Ces détails figurent dans l'article 3 du mémoire. Duchesne y expose la nécessité de rester le plus souvent sur la même rive du torrent de façon à ne pas multiplier le nombre de ponts.

²⁴⁹ 22 décembre 1800.

²⁵⁰ Voir note 239.

²⁵¹ Il manque une ligne dans la copie conservée au SHAT. Le texte concerne probablement une pile de pont, sans doute celui de Crévola, dont la hauteur atteinte est de 15 m.

J'ai projeté et fait exécuter la route sur quatre dimensions relatives à la nature du terrain sur lequel elle est assise, savoir, en plaine, sept mètres. Dans les parties de montagne, où la pente du coteau est douce et unie, six mètres. Dans les endroits difficiles et hérissés de rochers, cinq. Enfin, dans les parties qui doivent être creusées en galerie dans le roc vif, (il s'en trouve deux dans l'étendue entre Domodossola et L'Algaby) quatre mètres seulement. Lorsque j'ai été obligé d'adopter ces deux dernières dimensions, j'ai eu soin de ménager des gares, à des distances peu éloignées, pour les voitures qui peuvent se rencontrer.

Tandis que j'imprimais aux travaux dont je viens de parler, toute l'activité permise par les rigueurs de la saison, on abattait dans la montagne les bois nécessaires à la construction des cintres des ponts projetés, et à l'instant où je rédige ce mémoire, il en existe dans les forêts, 4000 mètres courants [...] ²⁵², et environ 300 mètres de rendus sur le tas. Si comme l'ordre en a été donné, on se détermine à construire des ponts en bois au lieu de ceux en pierre, dont l'utilité m'avait paru indispensable, ces bois serviront de même à leur construction.

(SHAT, MR 1409/7, copie)

9

Lettre de Nicolas Céard, ingénieur en chef du Lemman, inspecteur des opérations des brigades d'ingénieurs attachées au Simplon au citoyen Cretet, Conseiller d'Etat chargé spécialement des Ponts et Chaussées. Genève, le 10 prairial an 9 (30 mai 1801)

Citoyen conseiller

Vous trouverez ci-joint, 1° mon rapport détaillé sur la route militaire et commerciale du Simplon ²⁵³; 2° le détail estimatif de toute la dépense de cette grande entreprise, montant à 7 586 102 francs, 86. Savoir: 4 106 637 francs, 73 au compte de la France et 3 479 465 francs, 13 à celui de la République cisalpine ²⁵⁴. 3° un mémoire résumé sur le tout, où vous verrez en peu de mots ce qui a eu lieu jusqu'ici, et le mode à suivre à l'avenir pour la plus prompte exécution des travaux ²⁵⁵. 4° un plan général de toute la traversée du Simplon depuis Glis près Brigue, jusqu'à Domodossola en la longueur totale de 92 028 mètres ²⁵⁶, auquel plan tout se rapporte et où le projet de la nouvelle route est lavé en jaune, et les parties exécutées en rouge.

²⁵² Les mesures qui suivent sont illisibles.

²⁵³ SHAT MR 1409/8. *Rapport détaillé sur la route militaire et commerciale du Simplon pour la communication de la France avec l'Italie, dont l'ouverture a été ordonnée par arrêté des Consuls du 20 fructidor an 8 sous les ordres et la surveillance immédiate du général Turreau*. 32 pages.

²⁵⁴ SHAT MR 1409/9. *Estimation générale approximative de la dépense à faire pour l'exécution de la route du Simplon...*, 27 pages.

²⁵⁵ SHAT MR 1409/10. *Mémoire résumé sur l'ouverture de la route militaire du Simplon, sa dépense et les moyens d'en accélérer l'exécution*. 15 pages.

²⁵⁶ Ce chiffre est le résultat d'une grossière erreur d'addition que Turreau ne manquera pas d'utiliser pour discréditer Céard (voir sa lettre en annexe 13). En fait Céard donne les bonnes distances pour chaque partie de la route, et une addition correcte de ces différents chiffres aurait donné 75 228 mètres, c'est-à-dire la distance réelle entre Brigue et Domodossola.

tées ou entreprises en rouge²⁵⁷. 5° Enfin, une vue prise de Brigue, des montagnes du Simplon où on aperçoit plusieurs rampes successives de la route jusqu'au sommet de la montagne²⁵⁸.

Vous remarquerez que le détail de la dépense totale que j'ai cru porter à sa juste valeur, relativement à chaque nature de travaux tant en ouvrages d'art réguliers relatifs aux ponts en pierre (deux seulement exceptés) qu'en escarpement de granit, chemin couvert pour le passage sous les neiges et les avalanches; les frais administratifs et la conduite des travaux par les ingénieurs, comprend en outre un dixième pour les cas imprévus ou estimation trop faible, et un autre dixième du tout pour le bénéfice des entrepreneurs: ce qui compose au total la somme de 7 586 102 francs, 86.

Le plan ci-joint dont je crois la dimension de la longueur un peu trop forte a été levé par moi seul, et sans autre secours que celui d'un indicateur; plusieurs autres vues des lieux que j'ai aussi prises, sont restées dans mon portefeuille, faute de temps pour les rédiger; mais je pense néanmoins que cet envoi, comme il est, vous mettra à même de juger.

Sur sept ponts majeurs qui se trouvent sur le passage du Simplon, indépendamment de 99 petits, cinq devraient être construits régulièrement en pierre, savoir: celui de la Saltine près Brigue, de la vallée de Ganter, de Grun-Bach²⁵⁹ près d'Algaby, du torrent Terrasca²⁶⁰ et celui de Crèvola. Deux en bois dans la vallée ce Dovedro, et le reste en ouvrage irrégulier, soit en dalles à pierres sèches ou par tout autres moyens qu'en bois qui est le plus vicieux de tous.

Le ministre de la Guerre a cependant donné ordre dernièrement de construire tous ces ouvrages en bois²⁶¹; mais cette idée qui, peut-être lui a été suggérée, est de toutes la plus mauvaise, puisqu'ils n'auront aucune durée et que le pont de Crèvola de 45 mètres d'ouverture exigera une pile en pierre difficile à fonder dans le torrent, de 20 mètres de hauteur, pour diviser cette arche en deux travées qui coûteront autant en bois qu'une seule arche en pierre, les deux culées étant faites par deux rochers existants.

Vous verrez, citoyen conseiller, à faire ajouter ces dernières dispositions de construction pour les cinq ponts en pierre, au règlement, si vous le jugez à propos.

Je n'ai reçu aucun ordre d'examiner le chapitre des dépenses faites soit à Brigue, soit à Domodossola, que j'ai appris par aperçu être montées à 250 000 francs pour l'exécution d'un myriamètre et demi de route, et autres faux frais qui ont eu lieu.

L'adjutant Quatremère-Disjonval, attaché, à ce qu'il dit, aux travaux du Simplon où il n'habite jamais, débite ici (en s'agitant... à faire l'expérience d'une vieille machine à arracher les arbres qui laisse l'avantage aux Auvergnats) qu'il existe un milliard de mélèzes dans le Valais où il prétend rendre le Rhône flottable pour les transporter; mais le fait est qu'il y a peu de ces arbres en Valais, et aucun susceptible de servir aux constructions navales. Cet officier, dis-je, a écrit une lettre

²⁵⁷ SHAT MR1409/12, voir hors-texte n° 1.

²⁵⁸ Cette vue, comme tous les originaux de ces rapports, a dû être transmise au ministère de l'Intérieur lors du passage de l'administration militaire à l'administration civile mais contrairement à ces mêmes rapports, aucune copie n'en a été faite.

²⁵⁹ Chrummbach.

²⁶⁰ Cairasca ou Cherasca, torrent affluent de la Doveria.

²⁶¹ Voir p. 241.

contre l'ingénieur en chef Duchesne de la brigade de Domodossola, dont il a remis une copie au préfet d'ici²⁶², au conseiller d'Etat Duchâtel²⁶³, au citoyen Lanet, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées, maintenant chef de brigade, employé au bureau de la guerre, et sans doute [par] ce dernier [au] ministre, dans laquelle il avance beaucoup de mal contre cet ingénieur, tendant à disculper le général Turreau, dont il a puisé, sans doute, les motifs et les preuves dans la tête, qui m'a paru lui fournir beaucoup.

Maintenant que j'ai eu l'honneur de vous rendre compte de toute ma mission, je vous prie de me permettre de vous dire un mot de moi. Je désirerais, et la chose serait convenable peut-être, que vous me fassiez nommer ingénieur général des Ponts et Chaussées pour les travaux du Simplon, et de la partie réunie du Piémont que je pourrais inspecter en même temps. Cette nouvelle place nécessaire, n'ôterait rien à personne, et je vous aurais une grande obligation de m'y avoir fait nommer. D'ailleurs je suis le 12^e ou le 13^e sur la liste des ingénieurs en chef par droit d'ancienneté, et le 6^e ou 7^e de fait.

L'exercice de la place que je vous demande n'est pas sans danger dans un pays comme le Piémont, et le Simplon exige une vigueur physique et morale dont peut-être vous trouverez quelque preuve dans le travail que j'ai l'honneur de vous adresser.

Le plan seul, le premier qui ait été levé du Simplon, indispensable pour rendre compte d'une affaire de ce genre, eut coûté 15 000 francs à la République, si je n'avais pas pris la peine de le lever pour rien, au risque d'abuser de ma santé dans un pays qui fournit chaque jour, pour n'en pas dire plus, quatre ou cinq manières de mourir de faim, de chaleur, de froid et de fatigue, sans compter les dangers de se précipiter dans les flancs de ces montagnes horribles.

Vous savez d'ailleurs que mes 4000 francs d'appointements sont insuffisants à Genève et que je n'ai rien ou presque rien pour le Simplon, tandis que tous les autres ingénieurs moins anciens et mieux payés, y ont été avancés en grade et qu'il serait très convenable que je le fusse également pour les inspecter avec fruit, et je puis dire aussi, avec avantage pour les deux Républiques.

Je me recommande, Citoyen Conseiller, particulièrement à vous, et vous prie de vouloir bien satisfaire au rapport que je devais adresser au ministre de la Guerre qui m'a chargé, comme vous le savez, d'inspecter les opérations du Simplon, dont j'ai l'honneur de vous rendre compte dans ce moment.

Je vous salue avec respect

(SHAT, MR 1409/11, copie)

²⁶² Charles Emmanuel de Rivaz, préfet du Valais de 1798 à 1802.

²⁶³ Charles Jacques Nicolas Duchâtel (1751-1844), Conseiller d'Etat de l'an 8 à 1810, rattaché à la section des finances. Comte d'Empire en 1809.

**Lettre d'Henry Guignard, capitaine du génie au citoyen Chasseloup-Laubat, général de division, Inspecteur général, commandant en chef le génie à l'armée d'Italie
Domodossola, le 11 prairial an IX (31 mai 1801)**

Je réponds, mon général, à votre ordre du 30 germinal dernier²⁶⁴ qui m'enjoint de vous donner tous les renseignements que je pourrai recueillir

- 1° Sur le genre de comptabilité et d'administration que l'on a adopté, et des vues sur leur amélioration.
- 2° Sur l'économie que l'on pourrait faire sur les travaux de cette route, soit en lui donnant une direction qui nécessiterait de moins grands travaux, sans perdre les avantages que l'on se propose, soit en employant d'autres moyens d'exécution que ceux dont on a fait usage.
- 3° Une estimation de l'ouvrage qui sera fait au 30 floréal²⁶⁵.

Ces trois conditions m'ayant paru ne pouvoir être traitées séparément, j'ai dû attendre la date déterminée pour y répondre.

J'ai déjà eu l'honneur de vous observer, mon général, par mes précédentes, ainsi qu'au général Lery, commandant alors à l'armée des Grisons, que détaché de l'armée d'Italie auprès du général Turreau pour l'ouverture de la route du Simplon, je n'ai malgré mes observations auprès de ce général, été employé par lui que pour des objets très étrangers à l'esprit de l'arrêté qui m'adjoignait à lui, tandis qu'au contraire, l'officier du génie auprès de lui, me paraissait y être placé, pour, sous son autorité, y exercer l'œil du gouvernement, sous les rapports militaires, de finances et de vie à imprimer dans l'action d'un projet aussi vaste dans les conséquences.

Ma correspondance, avec le général Turreau, avec le général Lery, comme avec vous, mon général, de qui je dépends immédiatement, en justifiant l'empressement et l'impatience que je mettais à un service auquel je me croyais appelé ici, ne me laisse pour arrière pensée aucun reproche à attendre à cet égard. Ayant donc été très étranger au mode d'administration adopté pour les travaux de cette route, je n'ai pu recueillir que des renseignements vagues sur le mode de comptabilité adopté, et qui fait l'objet de votre première question, à laquelle comme à chacune des deux autres qui la suivent, je réponds sur des feuilles détachées que je joins à cette lettre²⁶⁶, avec un projet de règlement en date du 6 nivôse dernier.

Salut et respect

Signé Guignard

²⁶⁴ 20 avril 1801.

²⁶⁵ 20 mai 1801.

²⁶⁶ Trois documents rédigés par Guignard sont joints à cette lettre:

– *Détails sur le genre de comptabilité et d'administration que l'on a adopté pour les travaux de la route du Simplon.*

– *Observations sur l'économie que l'on pourrait faire sur les travaux de la route du Simplon, soit en lui donnant une direction qui nécessiterait de moins grands ouvrages, sans perdre les avantages que l'on se propose, soit en employant d'autres moyens d'exécution.*

– *Etat estimatif des ouvrages faits à l'ouverture de la route du Simplon à l'époque du 30 floréal an 9 et des dépenses qui en seraient résultées en les supposant exécutées à l'entreprise. Une récapitulation est jointe.*

P.-S. Vous croyant encore à Milan²⁶⁷, mon général, je viens de faire passer par votre chef d'état-major, mes remerciements de l'attention que vous avez bien voulu avoir, de m'annoncer avec bonté, la gratification que vous m'avez fait accorder. J'espère que vous aurez reçu ma lettre à cet égard.

(SHAT, MR1409/166, copie)

11

Lettre du ministre de la Guerre au général Turreau, chargé de la surveillance des travaux de la route du Simplon Paris, le 17 prairial an 9 (6 juin 1801)

J'ai reçu, citoyen général, vos lettres des 25, 26 et 30 du mois dernier. Je vous avoue que j'ai lieu d'être étonné que depuis 6 mois, je n'aie pu encore obtenir les renseignements que je vous demande sur les projets d'après lesquels les travaux sont dirigés, et des détails précis sur le mode d'exécution adopté. J'avais approuvé, vu l'urgence, que l'on commençât à travailler aux parties qui ne sont point assujetties aux considérations militaires qui doivent influencer sur le tracé; mais pour le reste, je vous avais demandé les projets des ingénieurs, vos observations et un croquis du terrain, pour que je puisse mettre le gouvernement en état d'approuver ou de modifier ce qu'il trouverait susceptible de l'être dans le projet général. Je n'ai reçu de vous, que des réponses vagues à ce sujet. Il y a plus, il paraît que sans attendre ma décision, vous avez prononcé vous même, sur les deux questions importantes que présente le tracé de la route sur l'un et l'autre versant. Si j'en crois les indications vagues que vous me donnez des ouvrages qui s'exécutent, vous faites travailler dans la gorge de Gondo et avez préféré ce défilé dangereux, étroit et sombre égout et séjour des neiges, qui n'offre aucune ressource et exige des travaux d'autant plus dispendieux qu'ils pourront être difficilement surveillés et constatés, à la direction par Trasquera et Bugliaga qui semble plus ouverte, plus praticable, plus militaire, à l'abri des avalanches et n'exigeant que des travaux moins dispendieux et plus réguliers. Il paraît encore que vous allez faire appliquer sur le terrain, le projet des ingénieurs du côté de Brigue qui place la route sur la rive droite de la Saltine, sans me l'avoir fourni, sans m'avoir mis à portée de juger s'il ne conviendrait pas davantage d'établir ce tracé sur la rive gauche pour éviter les avalanches, et mettre le torrent entre la route et l'ennemi qui descendrait du Haut-Valais. Ces deux questions valent cependant bien la peine d'être mûrement examinées, et leur importance est telle, que conformément à mes ordres, je présume que vous n'aurez rien fait dans ces parties, que de très provisoire, de manière à laisser la décision que doit porter à cet égard le gouvernement, toute sa latitude. Veuillez donc, en réponse à cette lettre, m'envoyer sans retard, ce que je vous ai demandé par mes précédentes: l'état de situation précis et détaillé des ouvrages, le projet motivé du tracé pour les deux versants, avec les dessins nécessaires à son intelligence, le mode d'exécution adopté, tant pour les procédés, que pour le régime suivi dans ces travaux. Je prendrai ou provoquerai des décisions sur tout ce qui en sera susceptible, et m'empresserai de vous en faire part, afin que cette opération prenne enfin une marche régu-

²⁶⁷ Le général Chasseloup-Laubat vient de partir pour Paris. Il est remplacé par le général Campredon.

lière; c'est la ferme intention qu'a manifestée le Premier Consul, lorsque je lui ai rendu compte de l'ignorance où l'insuffisance de vos rapports me laissait sur la plupart de ces parties²⁶⁸.

Vous me demandez des cartes du Simplon: il n'existe au Dépôt de la guerre que celle de Borgogno²⁶⁹ que vous devez avoir. Elle n'est point détaillée dans cette partie, mais elle doit suffire aux ingénieurs pour prendre des canevas qu'ils peuvent remplir sur les lieux. Des cartes expédiées dans ce genre, me suffisent pour les comptes mensuels que je vous demande, et vous avez assez de monde pour les faire. Vous m'objectez que les brigades sont incomplètes, mais d'après l'état que vous m'en avez envoyé, il ne manquait qu'un conducteur, qui, même était provisoirement suppléé. Il doit être rendu à son poste; il ne manque donc rien au complet. S'il y a insuffisance j'appuierai la demande du chef de la seconde brigade; mais j'avais crû que la suppression des ponts en pierre, pouvait épargner cette augmentation.

Je ne crois pas nécessaire que vous fassiez vous même la reconnaissance du Gothard et du Grand St Bernard²⁷⁰: vous n'avez besoin de connaître que les rapports généraux que ces passages peuvent avoir militairement avec la position du Simplon, pour discuter tout ce qui peut être relatif à cette dernière dont vous devez particulièrement vous occuper.

Je vous salue

(SHAT, MR 1409/175, minute)

12

Lettre du ministre de la Guerre au Citoyen Cretet, conseiller d'Etat, chargé des Ponts et Chaussées Paris, le 9 thermidor an 9 (24 juillet 1801)

En exécution de l'arrêté des Consuls du 19 messidor, dont vous m'envoyez une ampliation par votre lettre du 26²⁷¹, je vous fait remettre, Citoyen Conseiller d'Etat, les papiers relatifs aux travaux de la route du Simplon²⁷², qui peuvent vous servir à remplir, en ce qui vous concerne, les dispositions de ce même arrêté. Ces papiers consistant comme vous le verrez dans le double inventaire que j'y joins une note sur l'organisation des travaux et la comptabilité de la seconde brigade jusqu'au 30 floréal, qui est la seule que mes demandes réitérées ont pu obtenir. Elle a besoin d'être attentivement examinée, car sa forme est assez irrégulière. Dès que j'en ai eu connaissance, j'y ai mis ordre et j'ai même ordonné un toisé général des

²⁶⁸ SHAT MR 1409/174. Rapport du ministre de la Guerre au Premier Consul du 17 prairial an 9 (6 juin 1801).

²⁶⁹ La carte de Borgogno est alors la seule disponible pour l'Italie. Etablie en 1683, sa dernière mise à jour remonte à 1772 et elle comporte de nombreuses erreurs. Une nouvelle carte de l'Italie, ordonnée par Bonaparte, celle de Bacler d'Albe, est en cours de réalisation.

²⁷⁰ Cette reconnaissance lui avait été ordonnée par le ministre deux mois plus-tôt.

²⁷¹ SHAT MR 1409/197.

²⁷² Tous ces papiers ont fait l'objet de copies, avant d'être transmis à Cretet. Ce sont ces copies qui se trouvent aujourd'hui au SHAT.

8. Extrait d'un Mémoire du Colonel Wild sur les ouvrages
déjà exécutés dans quelques parties de la Route.

Fait à Paris le 5 Thermidor An 9. De la
République Française

Le Ministre de la Guerre



Nous Conseiller d'Etat, Chargé spécialement de la
Direction des Ponts et Chaussées Certifions que les pièces relatives
en l'Inventaire ci-dessus nous ont été remises par le
Ministre de la Guerre en l'ordre qui est indiqué au dit
Inventaire dont un Double est resté entre nos mains.

à Paris ce 12. Thermidor An 9. De la
République Française.



Dernière page de l'inventaire des papiers transmis par le ministre de la Guerre
Alexandre Berthier au conseiller d'Etat chargé des Ponts et Chaussée Cretet,
après l'arrêté de messidor (SHAT MR 1409/210).

ouvrages pour être plus à portée de vérifier la dépense faite. C'est actuellement sui-
vant l'article 2 de l'arrêté, au commissaire du gouvernement, à terminer cette véri-
fication, et à vous en rendre compte. Je vous demanderai seulement de vouloir bien
me donner une décharge des pièces que je vous remets, au bas du double de l'in-
ventaire où elles sont énoncées²⁷³ et si le commissaire du gouvernement veut, pour

²⁷³ Voir ci-dessus la reproduction de la dernière page de cet inventaire avec les signatures de
Berthier et de Cretet.

s'éclairer sur ce qui a été fait, prendre connaissance de ma correspondance avec le général Turreau, relativement à ces travaux, il n'y a qu'à se rendre au bureau des opérations militaires, on lui donnera communication des registres où elle se trouve consignée.

Quant aux plans et projets, les lettres seules du général Turreau m'en ont rendu compte assez imparfaitement. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont jusqu'ici, à ce qu'ils disent, été trop occupés d'exécuter, pour avoir le temps de rédiger; mais ayant renouvelé plus positivement mes ordres à ce sujet, on m'avait annoncé pour très incessamment, le projet général; aussi n'ai-je pu qu'imparfaitement apprécié jusqu'ici le mérite des principales directions qu'on a suivies, des modes d'exécution adoptés, et des objections qu'on leur a faites. Mais ces matériaux doivent être prêts, et la saison est propice pour faciliter à cet égard la reconnaissance et la vérification générale ordonnés par l'article 5 de l'arrêté, et j'espère qu'on sera à même d'appliquer au plan et à l'exécution, les modifications dont cet examen pourra faire reconnaître la nécessité. Une considération importante devra influer sur la rédaction du plan définitif, c'est celle des rapports militaires de cette route, auxquels son tracé doit être coordonné. Je vous ferai connaître l'officier que j'aurai chargé de concourir à ce sujet avec l'ingénieur inspecteur pour que, cette prévoyance qui intéresse si essentiellement la sûreté des frontières de la République, achève de rendre ce grand ouvrage aussi parfait que possible.

Je dois vous dire un mot sur des ordres qui ont pu influer sur la répartition des ateliers et sur l'exclusion donnée aux ponts en pierre. Le gouvernement, considérant les circonstances où se trouve la République, a désiré avoir le plus promptement possible, une route praticable à travers le Simplon. En conséquence il a été ordonné, dès le commencement, de s'occuper principalement à ouvrir la montagne et à livrer passage à l'artillerie, sauf à perfectionner ensuite les diverses parties qui n'auraient besoin que d'être ébauchées pour se prêter à ces vues. Par la même raison, l'on a proscrit les ponts en pierre et recommandé ceux en charpente.

Je vous transmets enfin une lettre du député de la République cisalpine²⁷⁴, avec un rapport relatif au Simplon²⁷⁵; je lui ai déjà répondu et je lui ai annoncé que vous feriez prendre en considération les observations contenues dans ce rapport, lors de la nouvelle reconnaissance qui sera faite du tracé de la route et des moyens d'exécution qui y sont employés.

J'ai donné au général Turreau l'ordre de faire tenir tout ce qui a rapport au service des travaux, prêt à être remis à la nouvelle agence, le 1^{er} fructidor prochain.

(SHAT, MR 1409/206, minute)

13

Lettre du général Turreau au ministre de la Guerre. Au Quartier général de Domodossola, le 7 thermidor an 9 (26 juillet 1801)

Vous recevez, Citoyen Ministre, des mains du Citoyen Fusil, le plan de la nouvelle route depuis Domodossola jusqu'à l'Algaby²⁷⁶.

²⁷⁴ Ferdinando Marescalchi (1764-1816), représentant à Paris de la République cisalpine.

²⁷⁵ Une copie de ce rapport se trouve au SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon.

²⁷⁶ SHAT, Archives du génie, Article 14, Simplon, voir hors-texte n° 3.

Celui de l'autre partie ne peut être fait que par le même dessinateur, faute de sujets. L'ingénieur de la première brigade doit y suppléer provisoirement par un croquis beaucoup plus réduit, mais j'ai exigé qu'il entreprît pour sa partie un plan parfaitement semblable à celui de son collègue et au moyen duquel on pourra juger l'ensemble de la nouvelle route ainsi que tous ses détails. J'espère que ces deux plans qui n'en formeront qu'un et qui seront accompagnés d'un mémoire détaillé de chaque ingénieur en chef, mettront le gouvernement à portée de juger si je n'ai pas fait tout ce qui dépendait de moi pour justifier sa confiance, sous le rapport de la célérité d'exécution, de la bonne direction, de l'application des mesures militaires défensives et surtout de l'économie.

Le plan que je vous envoie est tracé sur une échelle de deux décimètres pour mille mètres. Les distances y sont calculées avec la plus rigoureuse précision géométrique. Les détails de construction exprimés et les accidents de localité rendus aussi sensibles qu'on pouvait le faire dans le peu de temps qu'on a eu pour travailler et qu'une pluie presque continuelle dans la gorge de Divedro a encore abrégé.

Le gouvernement pourra prononcer entre ceux qu'il a chargés de l'entreprise et ces éternels faiseurs de projets qui blâment sans connaître ou qui jugent sans connaissances.

Il pourra apprécier aussi les travaux de quelques hommes dont j'honore d'ailleurs les talents, mais qui se livrant à l'esprit de système et à une trop grande confiance dans leurs propres forces, se persuadent obtenir par un aperçu rapide ce que les autres ne peuvent acquérir qu'après de longs travaux et des méditations approfondies; de ce nombre est le citoyen Céard, ingénieur en chef du Lemane. J'ai sous les yeux l'analyse de deux mémoires étayés d'un plan que je n'ai pas. Il a dû envoyer le tout au ministre de l'Intérieur²⁷⁷.

Ces deux mémoires contiennent des erreurs très graves, et malgré l'estime que j'ai pour le citoyen Céard, je dois dire que dans une entreprise aussi majeure, on ne doit marcher que le compas à la main et se défier de sa manière de voir lorsqu'on n'est pas assuré que ses projets et ses calculs puissent subir un examen rigoureusement soumis aux procédés géométriques. Je ne parlerai pas du système du citoyen Céard de couvrir la route par une voûte à plein cintre et en pierres sèches sur une étendue de dix huit mille quatre cent cinquante mètres et de ses prétentions à prouver que l'exécution de cette partie de route coûterait trois cent cinquante six mille francs de moins²⁷⁸ que si elle était faite à ciel ouvert (ce qui reste à démontrer), mais je me contenterai de relever l'erreur qu'il a commise sur l'évaluation des distances depuis Domodossola jusqu'à Varzo et de ce dernier point à l'Algaby.

Les calculs du citoyen Céard nous donne quarante quatre mille mètres de longueur de l'Algaby à Domodossola et il n'y en a pas tout à fait vingt huit mille mesurés à la chaîne. (différence seize mille mètres) il me semble qu'un homme du métier devrait échafauder ses projets sur des données un peu plus exactes²⁷⁹.

²⁷⁷ Voir la lettre en annexe 9. Céard a transmis ses rapports à Cretet qui n'a sans doute pas tout fait suivre au ministre de la Guerre, en particulier le plan.

²⁷⁸ Souligné par Turreau.

²⁷⁹ Céard mentionne en effet, dans son estimation générale, une distance de 44 667 mètres de Gabi à Domodossola, mais la distance est divisée en 8 tronçons dont il donne pour chacun la longueur et qui font au total 27 867 mètres, c'est-à-dire la distance approximative communiquée par Turreau. Il s'agit donc sans doute d'une erreur d'addition d'un secrétaire de Céard qui a voulu faire passer comme une grave erreur de l'inspecteur. Voir aussi la note 256.

L'ingénieur Céard avance dans l'un de ses mémoires que la confection totale de la route depuis Brigue jusqu'à Domodossola coûtera sept millions cinq cent quatre vingt six mille francs. Cette évaluation est probablement faite sur des calculs plus exacts que ceux d'après lesquels il a déterminé les distances. Il est vraisemblable aussi que le mode d'exécution repose sur les procédés les plus économiques. Quoiqu'il en soit, je soutiens que la dépense qu'occasionnera l'entière confection de la route ne dépassera pas quatre millions de francs, si même elle atteint cette somme. Malgré le surcroît de frais que doit occasionner (suivant le citoyen Céard) la partie du chemin exécutée à ciel ouvert et qu'il se propose de blinder en pierres. Je conviens que cette estimation n'est jusqu'ici qu'approximative, mais je la soumettrai, si l'on veut, à l'examen le plus sévère et l'on verra la différence de résultat d'après les calculs de l'ingénieur Céard et les miens. Au surplus, je peux justifier cette évaluation approximative par les procédés employés pour l'établir, comparer ce qu'il y a de fait à ce qui reste à faire.

Je ne suis entré dans ces détails relativement aux mémoires du citoyen Céard, dont je respecte les intentions, que pour prémunir le gouvernement contre les systèmes des hommes de l'art et empêcher qu'on ne trompe sa religion.

Je crois superflu de combattre l'opinion de cet ingénieur sur la partie de la route qu'il veut couvrir en pierre sèches: il ne faut envisager ce projet que sous le point de vue militaire, pour être convaincu qu'il ne mérite pas qu'on s'y arrête.

Mais en voilà assez sur le système du citoyen Céard. Je vais vous entretenir, citoyen ministre, des obstacles sans nombre que j'ai éprouvés pour commencer l'entreprise et en soutenir l'activité, et malheureusement des retards qu'éprouve aujourd'hui la confection de la route, parce que je n'ai pas pu les vaincre.

D'abord je dois vous dire ou plutôt vous répéter (car la plupart de mes précédentes lettres vous en auront instruit) que l'arrêté des Consuls du 20 fructidor et les différents ordres que vous avez donnés en conséquence n'ont point été exécutés ou l'ont été imparfaitement dans tout ce qui n'a pu dépendre de moi. Ainsi, par exemple, je n'ai jamais ici le nombre de sapeurs, ni les deux bataillons que m'accordait l'arrêté; jamais les vivres ni la solde du peu de troupes que j'avais n'ont été assurés.

La plupart des demandes que je vous ai faites ne vous ont pas paru devoir être accueillies, on a trouvé le moyen d'éluder celles auxquelles vous avez cru devoir acquiescer.

Je n'ai trouvé aucun secours chez les agents de toute espèce des gouvernements limitrophes que cependant l'entreprise devait assez intéresser pour qu'ils m'aidassent de tous leurs moyens.

J'ai été obligé de renoncer aux ouvriers que pouvaient me procurer les communes voisines et je n'ai pas pu les remplacer par des soldats, puisque je n'en avais pas.

Les fonds ont toujours été inexactement versés et les retards qu'on a apportés à en donner à la caisse française m'ont contraint de diminuer beaucoup le nombre d'ateliers du côté de Brigue où ils étaient dans la plus grande activité et forcé d'accepter des entrepreneurs dans cette partie la résiliation d'un marché sur lequel cependant ils devaient gagner raisonnablement et qu'ils ont abandonné faute de confiance, faute d'exactitude dans les paiements. Jamais les brigades d'ingénieurs n'ont été complètes. Tous ceux de la première ont été ou sont encore malades.

Outre les obstacles constants que présente cette localité pour une entreprise de cette espèce, il faut calculer aussi l'opposition accidentelle du caprice des sai-

sons. Depuis vingt ans, il n'y avait pas eu autant de neige sur le Simplon, et l'on ne se souvient pas d'avoir vu un printemps aussi pluvieux que le dernier. Et cependant malgré toutes ces entraves et beaucoup d'autres qu'il serait trop long de citer, qu'on entre dans tous les détails de l'immense ouvrage qui est fait et que le gouvernement juge si ses agents dans cette partie l'ont servi avec zèle et activité. Ceci regarde beaucoup plus mes coopérateurs que moi, mais je me plais à leur rendre cette justice et j'ai vu avec plaisir dans votre dernière lettre, Citoyen Ministre, que vous en aviez déjà cette opinion.

Il est bien affligeant que la rentrée des fonds ait éprouvé des retards et qu'on n'en ait pas augmenté la masse. J'aurai peut-être entièrement ouvert la route dans cette seule saison à l'exception des ponts dont vous m'avez ordonné de suspendre la construction. Cette insuffisance de moyens d'une part, et l'arriéré considérable de l'autre, fait languir les travaux.

Je vous salue avec respect
Signé Turreau

(SHAT, MR 1409/220, original)

Sources et bibliographie

Sources manuscrites

France

Archives du Ministère des Affaires étrangères (AAE)

- Correspondance politique Valais (CP)
Volume 6

Archives nationales (AN)

- Dossiers d'ingénieurs des Ponts et Chaussées
Céard, F/14/2188/2
Duchesne, F/14/2216/2
Cordier, F/14/2197/1
Polonceau, F/14/2302/2

Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT)

- Mémoires et reconnaissances
MR 1407 Suisse
MR 1408 Suisse
MR 1409 Suisse: Route du Simplon, 1800-1810.
- Armée d'Italie
B3 Correspondance de l'armée d'Italie (B/3/74 à B/3/81)
B/3/253 Correspondance du général Oudinot (5 au 29/12/1800)
- Archives du génie
Article 14 Simplon
X/e/148 Armée de réserve et d'Italie (1793-1802)
- Dossiers de pension
Guignard 2YF
Quatremère-Disjonval 2YF 121283
- Dossiers d'officiers généraux
Chasseloup-Laubat 7YD 329
Lery 7YD 416
Turreau 7YD 100

Médiathèque de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

- Manuscrits
MS 2005 Extrait de la notice lue à l'assemblée des Ponts et Chaussées le 23 pluviôse an X par le citoyen Houdouart sur le citoyen Lescot, mort au Simplon le 1^{er} pluviôse an X.

Suisse

Archives de l'Etat du Valais (AEV)

– Fonds de l'Helvétique

Archives de l'hospice du Simplon

– Dossier Lescot

Archives de l'Etat de Genève (AEG)

– Archives de Nicolas Céard

A 78 Portefeuille IV Route du Simplon

Archives fédérales (AF)

– Helvetik (Documents aimablement communiqués par Paul Bissegger, rédacteur des Monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud).

Musée national suisse (Zürich)

– Mémoire et carte de Guignard

Sources imprimées

CEARD Nicolas, *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon et autres objets d'arts, adressé à M Ch. Dupin*, Paris, 1820, 64 p. et carte.

CEARD Robert, *Souvenir des travaux du Simplon*, Genève, 1837, 82 p. et planches.

LORY Gabriel, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, Paris, 1811, réimpression Genève, 1980, avec de nombreuses aquarelles sur la route du Simplon.

NAPOLEON, *Correspondance de Napoléon Ier publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III*, Paris 1858-1869, 32 volumes.

PERRIN Grégoire, *Mémoires, présentés et annotés par Bruno Guirimand*, préface de Georges Reverdy, ingénieur général des Ponts et Chaussées, Montméliand, 2002, 397 p.

POLONCEAU Antoine Rémi *Observations sur un mémoire relatif à la route du Simplon adressé par M. Céard à M. Charles Dupin*, Versailles, s.d., 16 p.

DE RIVAZ Charles Emmanuel, *Mémoires historiques sur les événements qui ont précédé l'occupation militaire du Valais par les troupes françaises*, Sion, 1890.

Bibliographie sommaire

ARNOLD Peter, *Der Simplon. Zur Geschichte des Dorfes und des Passes*, Eggerberg, 1947, 276 p.

BARBEY Frédéric, *La route du Simplon*, Genève, 1906.

BLANCHARD Marcel, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, 1920, 415 p.

CAMPANA Cesare, HALDI Jean-Pierre, von SALIS-BAY Charlotte, SCHALLER Marie-Louise, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon 1800-1820*, Musée des PTT, Berne, 1994.

DE CUGNAC Jean, *Campagne de l'armée de réserve 1800*, 2 vol., Paris, 1900-1901.

FLÜCKIGER-SEILER Roland, «Nicolas Céard. Die Entstehung der ersten Kunststrasse über die Hochalpen», *Blätter aus der Walliser Geschichte*, 1997, pp. 53-90.

FONTAINE-BORGEL Claudius, *Souvenir national: Nicolas Céard (1745-1821), Robert Céard (1781-1860)*, Genève, 1887.

LECHEVALIER Michel «La construction de la route napoléonienne du Simplon 1800-1806», *Revue de l'Institut Napoléon*, 2002-I, pp. 7-35.

LEPLUS Henri, lieutenant, *La campagne de 1800 à l'armée des Grisons*, Paris, 1908.

SALAMIN Michel, «Histoire politique du Valais sous la République helvétique (1798-1802)», *Vallesia*, t. XII, 1957, pp.1-281.

SIX Georges, *Dictionnaire biographique des généraux et amiraux français de la Révolution et de l'Empire (1792-1814)*, 2 vol., Paris, 1934.

TARBE DE ST HARDOUIN F.-P.-H., *Notices biographiques sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées*, Paris, 1884, 276 p.

VON DESCHWANDEN Peter, «Der Simplon in der napoleonischen Strategie», *Blätter aus der Walliser Geschichte*, 1997, pp. 9-51.