

*A ma chère femme,
je dédie ce livre.*

F. B.

La Route du Simplon



43/1922

FRÉDÉRIC BARBEY

La Route du Simplon

ILLUSTRATIONS DE FRÉD. BOISSONNAS



GENÈVE

ÉDITÉ PAR « ATAR », S. A., CORRATERIE, 12

1906

TB 65

AVANT-PROPOS



Un livre entier consacré à l'histoire d'une route! Voilà qui est exagéré, diront quelques-uns. Mais quand cette route s'appelle le Simplon, quand l'homme qui la conçut se trouve être Napoléon I^{er}, quand enfin — coïncidence curieuse — cent années se sont écoulées entre le jour où les premières voitures franchirent au grand trot la montagne, et celui où, de Brigue à Iselle, au travers du tunnel laborieusement percé, se fit entendre le sifflet des premières locomotives, il eût été regrettable de ne pas jeter un coup d'œil sur le passé et de ne pas revivre, pour quelques instants, l'existence de ces pionniers du siècle, serviteurs zélés et actifs d'un maître impérial.

À côté de l'histoire politique du Premier Empire, à côté de l'histoire des guerres, de la diplomatie, sans cesse refaite, fouillée, éclaircie en ces dernières années, il y a une autre histoire plus pacifique, moins bruyante, l'histoire administrative du règne, long travail de reconstruction et de régénération, que dirigea Bonaparte avec une admirable sagacité.

L'histoire de la route du Simplon est une page de cette étude à peine entreprise, une modeste contribution à l'histoire générale intérieure du Premier Empire, tentée sur un de ces multiples rouages de l'administration impériale, le corps des ponts et chaussées.

À l'aide de documents d'archives, la plupart inédits, nous avons essayé de retracer ce que furent ces six années d'efforts, accomplis par les ingénieurs de Napoléon, les phases de cette lutte opiniâtre contre les difficultés de la montagne, si mystérieuse encore, et en refaisant après Céard et ses ingénieurs

le trajet de Brigue à Domo d'Ossola, en contemplant tous ces sites devant lesquels ils s'arrêtèrent si souvent, nous avons ressenti cet inexprimable attrait que finit par exercer le Simplon sur ceux qui s'attaquaient à lui, nous avons revécu les époques d'espoir et de découragement par lesquelles passèrent les collaborateurs de Nicolas Céard.

Et puisque nous prononçons le nom de l'inspecteur du Simplon, qu'il nous soit permis de dire ce que nous devons à son arrière-petit-fils, M. James Odier, de Genève, qui, avec une parfaite libéralité, nous a entr'ouvert ses belles archives, mine inépuisable de précieux documents. Lettres, rapports, mémoires, plans, projets, toute cette collection si complète, réunie par Céard, nous a été du plus grand secours, et nous adressons encore à M. Odier l'expression de notre respectueuse gratitude.

Avril 1906.

F. B.



Avant Bonaparte



Les montagnes qui bordent au sud la vallée du Rhône, et qui font du canton du Valais ce « boyau allongé », s'éloignent, en arrivant à Brigue, du lit même du fleuve. Leurs pentes à pic reculent. Une plaine minuscule occupe le fond de la vallée. Brigue s'y est établie.

Elle est à l'intersection de deux routes fameuses : la Furka, qui s'en va au nord-est vers le glacier du Rhône, le Simplon au sud-est. Entre le Glishorn et le Bettlihorn, une déchirure s'est faite ; par des gorges profondes, le torrent de la Saltine s'est ouvert un chemin, du pied des contreforts gigantesques du Breithorn et du Monte-Leone, où il naît. Là, comme ailleurs, l'homme a profité du travail de la nature et, pour franchir la montagne, il s'est servi du passage des eaux. Sur le versant suisse, la Saltine l'a guidé ; du côté italien, il a trouvé la Doveria. Une chaîne imposante de pics sépare ces deux torrents : c'est le Monte-Leone au nord, entouré du Bortelhorn, de la Pointe d'Aurona, du Breithorn ; au sud, lui faisant face, le Fletschhorn et le Laquinhorn, qui atteignent presque 4000 mètres. Et, tandis que leurs chaînons s'entre-croisent et s'abaissent vers le Valais en une pente relativement

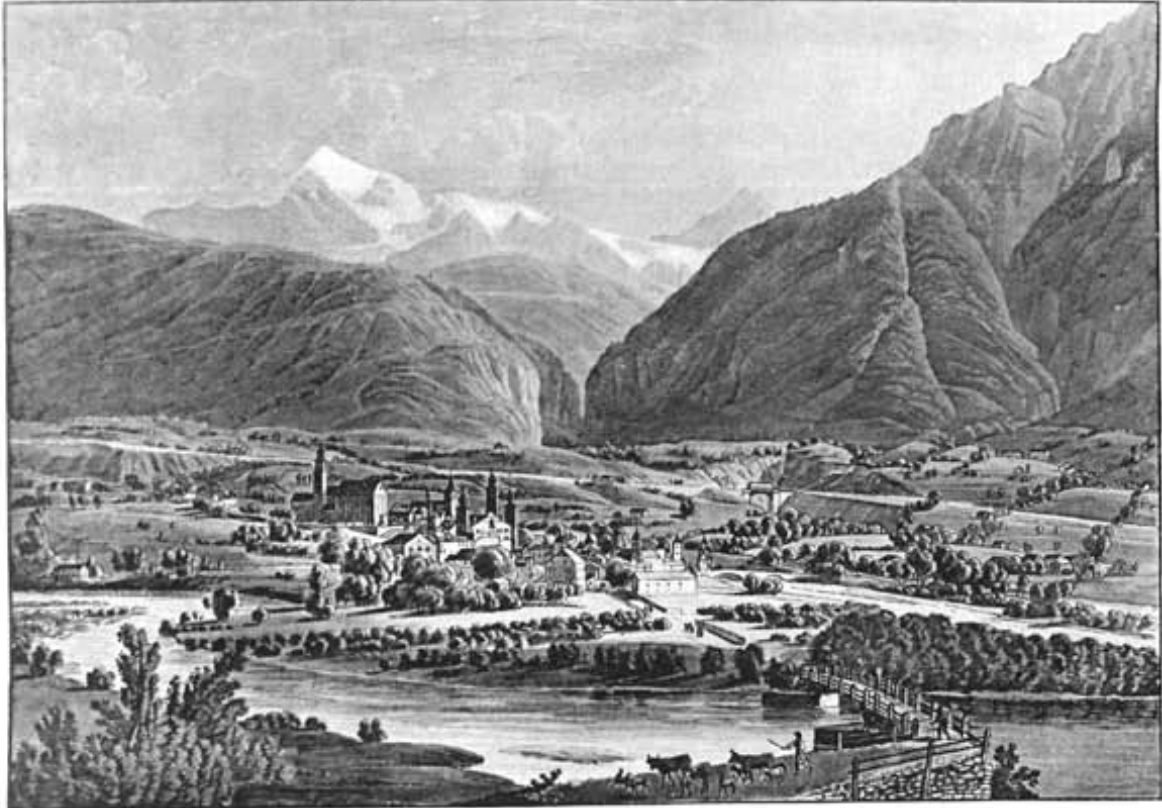
douce, ils tombent brusquement vers l'Italie pour former une muraille colossale. Telle est la différence caractéristique des deux versants des Alpes au Simplon.

Voyageurs entreprenants et commerçants avisés, les Romains n'avaient pas négligé ce passage capital qui reliait Milan à l'Helvétie. Avant Bonaparte, ils surent découvrir un chemin au travers de la montagne. Le tracé qu'ils choisirent mérite d'être relevé. Ils avaient reconnu, eux aussi, la nécessité d'utiliser le cours des torrents qui dévalaient des Alpes; mais une condition pratique, première à leurs yeux, les en écarta bien souvent : leurs routes, couvertes de neige une partie de l'année, devaient recevoir le plus possible l'action bienfaisante des rayons du soleil. Les défilés encaissés, humides, où la chaleur et la lumière ne pénétraient que difficilement, les arrêtaient. Quand donc il s'agit pour eux de pénétrer d'Italie dans la vallée du Rhône, la voie qu'ils adoptèrent s'écarta délibérément de celle que semblait leur indiquer la nature. Les gorges de la Doveria les effrayèrent, et, à Trasquera, quittant résolument la rivière, ils se mirent à gravir les hauteurs abruptes d'Alpien et de Frassinone. On suit la trace de leur sentier à mulets à Corvetsch, à la Bärenkumme. En 1523, un emplacement portait encore le nom de « Planum Castellum », en souvenir d'une tour fortifiée qu'ils avaient élevée pour protéger la route. La voie romaine redescendait ensuite vers le plateau du Simplon, gagnait, par une série de lacets rapides, la Saltine, qu'elle franchissait à Grund, et débouchait sur Brigue, après avoir escaladé à nouveau les pentes du Schallberg, pour éviter les abîmes où s'engouffrait le torrent avant de déboucher dans la vallée du Rhône. C'est sur cette route que défilèrent les légions des successeurs d'Auguste. Les monnaies qu'y laissèrent les soldats fournissent la preuve incontestable de leur fréquent passage, et une pierre milliaire, découverte à Sion, donne assez exactement la distance qui séparait cette ville du col du Simplon.

Les Barbares, après eux, y passèrent et repassèrent. Ce furent les Burgondes, d'abord, qui venaient se jeter en Novarais; plus tard, les Lombards, qui pénétrèrent, au contraire, dans la vallée du Rhône pour la piller. Mais, sur ces temps de dévastation et sur ceux, plus calmes, qui suivirent, les renseignements sont vagues, incertains. Il faut attendre le moyen âge pour trouver des indications précises sur l'état du col.

Le trafic est alors actif, incessant. Pèlerins et marchands gravissent en foule le Simplon. Leur nombre doit être considérable, puisque, dès le XIII^e siècle, un hospice, placé sous le vocable de Saint-Jean, existe sur le plateau supérieur. La commanderie de Conflans en Savoie en a l'administration. Les religieux qui l'habitent, en cette région battue par le vent du glacier, se consacrent aux soins des voyageurs harassés, surpris par le mauvais temps. Les pèlerins ne sont, d'ailleurs, pas seuls à utiliser le

passage. En guerre perpétuelle avec leurs voisins du Bas-Valais, sujets des comtes de Savoie, les Hauts-Valaisans, de peur d'être affamés, viennent chercher en Italie, dans les vallées de la Tosa et du Tessin, les vivres nécessaires : sel, vin, blé, etc. Leur vitalité s'affirme en même temps. Ils envoient et fondent, au delà de leurs vallées trop étroites, de petites communautés allemandes à Formazzatale, à Bosco, à Ornavasso.



BRIGUE EN 1811, d'après une gravure de Lory.

Enfin, les croisades amènent un développement surprenant des relations commerciales. Byzance s'est tournée vers l'Occident ; les cités italiennes s'enrichissent, expédient au loin leurs marchands, les laissent s'organiser en corporations puissantes. Au nord, c'est l'époque glorieuse des foires de Champagne, auxquelles affluent les commerçants des villes lombardes. De ce va-et-vient continu, l'humble chemin du Simplon, « la route de Brigue », comme on l'appelle, acquiert une importance inconnue jusqu'alors. Sur l'étroit sentier rocailleux, chevauchant au gré des pentes, les caravanes s'allongent, hâtives. L'unique impression que ressentent tous ces voyageurs, maîtres, valets ou conducteurs, à la vue de ces pics immenses, au

pieds desquels ils serpentent et dont ils contemplent les bases formidables, est un sentiment de terreur. Que de siècles s'écouleront encore avant que soit comprise, appréciée, la beauté de la montagne, avant que la nature alpestre trouve ses admirateurs ! La voie qu'avaient établie les Romains est délaissée en partie. On s'élève bien au-dessus de la vallée du Rhône, sur les flancs du Brigerberg, pour atteindre le Schallberg. On redescend bien ensuite au fond du ravin, pour cheminer sous les sombres sapins et les mélèzes, le long du torrent de la Saltine ; mais, à partir de l'hospice, on a renoncé à côtoyer les pâturages de Kastelberg et d'Alpien, et l'on s'engage maintenant dans la vallée d'Algaby, où se réunissent le Krummbach et le Laquinbach, pour former la Doveria. On s'aventure dans le défilé de Gondo. La solitude des gorges paraît moins redoutable. Un village est né sur les hauteurs, celui de Simplon. On trouve à Gondo, à Iselle, des refuges protecteurs, et l'on tombe par Crevola sur le val d'Ossola, après avoir suivi le cours de la Doveria dans toute sa longueur.

Investi de la suzeraineté du comté du Valais par Rodolphe de Habsbourg, l'évêque de Sion voyait ses droits s'étendre sur les routes du pays. C'était donc à lui qu'incombait la tâche d'entretenir et de rendre sûr le col si parcouru. De là, des obligations très nombreuses, auxquelles furent loin de se soustraire les prélats valaisans. Ils comprirent l'importance de leur mission, l'intérêt qui en découlerait pour eux. Pressentis par des représentants des associations marchandes de Milan, ils prêtèrent l'oreille aux propositions qu'on leur faisait. Les traités conclus en 1267, 1277 et 1291, qui organisaient et réglementaient le transport des marchandises d'Italie dans la vallée du Rhône, apportent une quantité de renseignements précieux et exacts sur le trafic du Simplon.

En pénétrant sur les États de l'évêque de Sion, le voyageur se plaçait par là même sous l'égide du seigneur ecclésiastique, qui s'engageait à le protéger au cours de la route, à le préserver des attaques à main armée, à le munir d'une escorte en cas de danger. Pour subvenir à l'entretien des chemins, aux réparations des ponts, à l'établissement des gués, l'évêque était autorisé à installer des péages en divers endroits, à Simplon, à Brigue, à Louèche, à Sion, à Martigny. Enfin, l'une de ses principales obligations était le transport des ballots de marchandises par-dessus la montagne. La circulation était pénible sur la voie pierreuse ; la montée du col nécessitait des haltes fréquentes pour porteurs et mulets ; dans la plaine, les marchandises mettaient plusieurs jours à franchir le trajet. Il fallait les abriter durant la nuit, et l'on construisit, à cet effet, de grossiers hangars, des *soustes*, que surveillait un fonctionnaire spécial, le « répartisseur de balles ». C'était lui qui contrôlait l'arrivée des



VUE D'ENSEMBLE DU PALAIS STOCKALPER A BRIGUE





RUE SUPÉRIEURE DE BRIGUE
ET PALAIS STOCKALPER

ballots, qui les comptait, qui les distribuait aux porteurs et payait ces derniers. Et la tâche devait être singulièrement malaisée, lorsque la tempête sévissait, lorsque la neige obstruait le passage, que les marchandises s'égarèrent. Propriétaires et porteurs s'en prenaient alors au directeur de la souste, ceux-ci des dégâts occasionnés, ceux-là des fatigues éprouvées.

Pour les voyageurs arrêtés en cours de route ou malades, les chevaliers hospitaliers avaient établi de multiples refuges. Des maisons analogues à l'hospice solitaire du plateau du Simplon s'élevaient en plusieurs localités le long de la vallée. A Louèche, l'hôpital des bourgeois datait de 1285. Des trois maladreries de Sion, l'une remontait à 1163. Brigue, depuis 1304, exerçait l'hospitalité dans une maison dédiée à saint Antoine. A Gondo, enfin, il en existait une dès 1425.

Des milliers de passants qu'elles accueillirent et réconfortèrent, ces fondations hospitalières, durant tout le moyen âge, les noms ne nous ont point été transmis : pèlerins en loques, fiévreux de contempler les plaines d'Italie et d'atteindre la Ville Sainte, soldats pesamment chargés, marchands accompagnant leurs coffres et leurs ballots, l'escarcelle gonflée, montagnards du Haut-Valais rapportant au logis les provisions de l'année, tous étaient reçus, soignés, restaurés. L'histoire n'a retenu que quelques noms illustres dans ce défilé d'innombrables passants, celui du pape Grégoire X qui,

dans les derniers jours d'octobre 1275, au retour de Lausanne, où il avait consacré la cathédrale en présence de Rodolphe de Habsbourg, de sept cardinaux et de dix-sept évêques, — journée à jamais mémorable, — prit sa route à travers le Valais, franchit le Simplon et s'en vint mourir à Arezzo quelques semaines plus tard ; au mois de juillet 1323, celui d'un légat du pape Jean XXII, suivi de quarante chevaux, qui, par devant le chapitre de Sion, protesta énergiquement contre le péage établi sur le col ; celui de l'empereur Charles IV, en 1391.

Cette chronique glorieuse devient malheureusement muette à partir du XV^e siècle. C'est que les Hauts-Valaisans sont de nouveau partis en guerre contre les gens de Domo d'Ossola, qu'ils brûlent, pillent, détruisent, rançonnent tout ce qui tombe entre leurs mains, que leurs adversaires agissent de même à leur endroit. Dans ces temps de désolation et de brigandage, comment la sécurité du « col de Brigue » pourrait-elle être assurée aux caravanes paisibles ? L'on s'en détourne pour d'autres voies moins exposées. La preuve tangible de cet abandon est l'état de misère dans lequel sont tombés la plupart des hospices dont nous parlions tout à l'heure. Celui de St-Jean, à Salquenen, menace de s'effondrer. A Sion, les trois maisons réunies en une seule ont un bâtiment presque en ruine ; la chapelle est sans toiture, le jardin n'est plus cultivé. Et, au sommet du Simplon,



PALAIS STOCKALPER
Façade.



PALAIS STOCKALPER
Vue de la cour intérieure.

les courageux hospitaliers, privés de ressources, abandonnés, ont quitté, eux aussi, leur refuge. Si un habitant charitable de Brigue, Barthélemy Perrig, n'était intervenu en 1590 pour acheter le bâtiment, la pieuse fondation n'aurait laissé après elle aucune trace. A Brigue seulement, l'hospice St-Antoine échappait à cette décadence générale, jalou-

sivement entretenu et protégé par la Bourgeoisie de la petite ville. C'est à lui que passa en 1623 la propriété de la maison de St-Jacques au Simplon; il ne la conserva que trente-trois années, pour la transmettre en 1655 au noble baron Gaspard de Stockalper.

Le nom de Stockalper remplit l'histoire du Haut-Valais au XVII^e siècle. Baron de Duing en Savoie, chevalier du Saint-Empire, citoyen de Milan, colonel en Piémont, banneret de Brigue, le seigneur Gaspard Stockalper de la Tour, créé récemment grand bailli du pays, règne en souverain à Brigue, domine le Haut-Valais et devient le « roi du Simplon ». Fermier

du sel depuis quarante années, il a réussi, par son habile administration, à acquérir une fortune colossale. Son intelligence et sa libéralité sont connues. Une estampe de l'époque le représente sous des traits énergiques ; des cheveux tombant sur les épaules encadrent un visage replet ; de petits yeux noirs et cinglants ; une moustache à l'impériale qui fait

de la guerre de Trente blanche tombant sur toute sa personne un Stockalper est plus grandes familles et de l'Empire. Perpétuel a parcouru les cours, industriels, doué d'un mercantile, le lance dans prises. Au pied du col voie internationale, sera l'objet de sa sollicitudes ; elle deviendra l'opulente. Le présent nous a laissé une vue apparut vers 1642. Le s'élève vers la montagne échelonnées. Une des tours de sa tour carrée. Antoine, l'une des constructions en sortant de la revenue vingt ans plus joie à la vue du majes-



PALAIS STOCKALPER
Pont des Soupirs.

surgi, et dont les campaniles se dressent depuis trois siècles, inébranlables. Cette bâtisse luxueuse est l'œuvre de Gaspard de Stockalper.

Là, comme ailleurs à Brig, l'architecture italienne, adaptée aux exigences de la vie des Alpes, a créé un ensemble délicieux à l'œil. Elevé en bordure sur la rue, le palais Stockalper réunit plusieurs corps de bâtiments, d'inégale étendue. Chacun a son cachet particulier. C'est d'abord un vaste quadrilatère, avec cour intérieure et galeries le long des étages desservant les pièces innombrables. Sur la campagne, à l'extérieur, l'édifice présente une façade immense, véritable caserne, percée d'une multitude

penser aux généraux ans ; un rabat de toile sa poitrine donne à air de solennité.

en relation avec les de l'Italie, de la France tuellement en voyage, les armées ; son esprit véritable génie commerciale fructueuses entre-du Simplon, redevenu Brigue, sa ville natale, l'activité et de ses libérales *Briga dives*, Brigue cieux guide de Merian du bourg, tel qu'il lui long du chemin qui tagne, les maisons se seule dépasse les autres. C'est l'hôpital Saint-dernières construite ville. Si Merian était tard, il aurait frémi de tueux palais qui avait

de baies, fenêtres de cellules ou meurtrières. L'impression de lourdeur et d'écrasement que produit cette masse est heureusement atténuée par de hautes tours, en forme de campaniles, élevées aux angles, et que surmontent de curieux clochetons de fer-blanc ventrus, d'un pittoresque effet. Des archères, destinées à livrer passage aux coulevrines, ont été percées à intervalles réguliers. Une ouverture dans l'un des murs de la cour laisse apercevoir, au travers d'une grille en fer forgé, la perspective d'un jardin ombreux, féérique de verdure et de fraîcheur. Je me le rappelle tel que je l'entrevis, certain soir du mois d'août, à l'heure où les essaims tourbillonnants des moucherons dansaient dans les rayons du soleil, où chaque volute de la grille de fer se dessinait



ENTRÉE PRINCIPALE DU PALAIS STOCKALPER
ET GRILLE DU PERRON AVEC LES ARMOIRIES DES STOCKALPER

sur l'atmosphère vaporeuse, où le parc semblait tomber déjà dans l'engourdissement de la nuit...

Un peu en retrait, le second bâtiment s'élève, aussi imposant. Ses grands corridors austères, dallés, sont silencieux aujourd'hui. Les pas affairés des employés de l'administration du tunnel, qui y a élu domicile, ont remplacé le va-et-vient des gentilshommes et des marchands, hôtes du grand bailli. A l'étage supérieur, une vaste salle a ses murs couverts de portraits noircis, naïfs dans leurs cadres grossiers ; ce sont des membres de la famille Stockalper, des amis, des personnages historiques.

Pour se rendre à la chapelle, située dans un troisième corps de logis, on franchit un « pont des Soupirs », plus grave, plus sévère, dans sa teinte enfumée, que celui de Venise, mais dont l'apparition soudaine, lorsqu'on gravit la rue pavée, est d'un charme intense. Conservée comme chapelle de famille, la nef minuscule a gardé son aspect d'autrefois ; elle déborde sur la rue par une loggia, analogue à ces échauguettes qui flanquaient les vieux bastions des villes fortifiées, au XVII^e siècle.

Par ses constructions luxueuses, Gaspard de Stockalper affirmait sa richesse et la prospérité de ses affaires. Acquéreur, comme nous l'avons dit, de l'antique hospice St-Jean, au sommet du Simplon, il le réédifia. A Gondo, une tour lui appartenait, et l'on trouvait de ses chalets sur tout le parcours du Simplon. Type du grand seigneur, opulent et redouté, il avait des obligés partout, et si ses archives nous étaient entr'ouvertes, elles nous livreraient les secrets de ses entreprises de transports gigantesques au travers du mont, elles nous diraient le



RUE A BRIGUE
ET CHAPELLE STOCKALPER

nombre infini des ballots de marchandises les plus variées qui passèrent entre ses mains, les profits qu'il en retira. Mais tant de grandeur, une fortune et un pouvoir si considérables devaient inmanquablement amasser sur la tête de Stockalper des jalousies et de terribles inimitiés. Dix ans, l'hostilité se contint ; en 1678, elle éclata. Un tribunal, assez irrégulièrement constitué, le réduisit aux plus dures conditions, sous prétexte qu'il abusait de sa charge de fermier du sel. Stockalper se sentit perdu. Il s'enfuit de Brigue, certain jour, furtivement, — défense lui avait été signifiée de quitter le pays, — et gagna l'Italie. Ses biens furent soumis à un véritable pillage, et à sa mort, survenue en 1691, le vieux baron ne conservait plus qu'une infime partie de sa prodigieuse fortune.

Nous possédons un témoignage curieux et direct de la générosité du grand seigneur dans le récit que nous a fait un prêtre bolonais, Sébastien Locatelli, de son passage à Brigue, au retour d'un voyage en France. C'était le 27 mai 1665. Locatelli et ses compagnons de route, le marquis de Gonzague, un abbé et plusieurs autres, en tout onze personnes, venaient d'arriver à Brigue, après avoir passé à Genève. « Le colonel du bourg » — ainsi est désigné Stockalper — s'empresse de faire porter aux voyageurs « deux bouteilles d'excellent vin, un bassin de biscuits, un faisan et une perdrix blanche ».



PLACE DU MARCHÉ, A BRIGUE

Ces présents sont reçus avec joie, car nos Italiens, descendus à l'hôtellerie du Pont, y ont trouvé un logement détestable et « des draps plus piquants encore que les cilices des anachorètes ». Ils s'en vont remercier leur bienfaiteur en son château ; celui-ci

leur offre à chacun un « grand verre d'un vin qui avait l'odeur de malvoisie ». Locatelli, qui est un observateur attentif, est vivement impressionné par la vue d'une cage, tournant sur deux pivots, placée à la porte du château, et où l'on enferme les condamnés. Il expérimente lui-même ce « supplice », n'y tient pas cinq minutes, et le déclare de la plus insigne cruauté. Le lendemain, nos voyageurs s'engagent sur le chemin du Simplon. Ils le passent sans encombre, malgré la terreur qui les saisit en maints endroits. « Je voudrais pouvoir « décrire, conte Locatelli, les précipices « dont les pauvres voyageurs sont entourés « et le bruit des sources. Ce qui épouvante « le plus est de voir sans cesse s'élever « devant soi des hauteurs de plus en plus « grandes et qu'il faut gravir. Le sommet « du Simplon se trouvait couronné de « nuages qu'on voyait tour à tour courir, « s'élever, se serrer l'un contre l'autre, « s'éclaircir, se confondre, et qui paraissent à la fois lutter entre eux et faire « la guerre à ce sommet. Le soleil devenu « leur arbitre les éloignait, et sa face « radieuse semblait nous promettre une « heureuse paix. Mais nos pieds, qui foulaient ces sentiers presque aussi hauts



UNE RUE DE BRIGUE

« que les sentiers des cieux resplendissants d'étoiles, n'étaient point assurés, et nous « craignons à tout moment de nous voir punis de notre hardiesse, en tombant dans « un précipice. Après avoir passé comme des aveugles bien des tournants étroits, les « yeux fermés pour ne pas nous effrayer, nous fiant à nos mulets, qui avaient une « grande habitude de ces montagnes, nous arrivâmes à un endroit où naissent « les fleurs du printemps. La terre éclairée par le soleil y semblait toute d'or pour « embellir ces petites plantes, dont la hardiesse encourageait à braver ces roches « sauvages et ces précipices effrayants. Je dois dire que nous eûmes tant de plaisir « à faire environ deux lieues sur ce sommet, que nous appelâmes mille fois ce

« jour le plus beau et le plus heureux de notre voyage. » Le village de Simplon, qu'ils atteignent à midi, leur paraît « un petit paradis ». Ils le quittent à regret pour « descendre dans l'enfer », c'est-à-dire dans les gorges de la Doveria, et le malheur veut qu'à la frontière du Milanais, on les arrête, leurs bulletins de santé n'étant point valables. « L'erreur venait uniquement de notre conducteur, Maître « Jean-Marie Filipponi, marchand de chiens de Bologne, qui avait fait mettre seule-
« ment qu'il conduisait dix personnes, mais sans indiquer leurs noms. Le commis-
« saire se fonda sur cette omission pour nous refuser le passage. Offres d'argent,
« prières, tout fut inutile. Il nous fallut donc envoyer un exprès à M. le Résident de
« Mantoue à Milan, et nous retirer dans une pauvre cabane, où nous fûmes encore
« bien heureux de trouver du pain à manger et des feuilles sèches de châtaignier pour
« nous servir de lit. » Les voilà immobilisés dans la montagne durant quatre longues journées, dans une pauvre cabane. Locatelli, pour se distraire, va dire la messe et prêcher à l'église de Gondo toute voisine, et, entre temps, écrit le plan d'un libretto d'opéra ! Enfin l'autorisation attendue arrive de Milan ; on repart, mais non sans éprouver de nouvelles terreurs. A Crevola, le pont sur la Toce, « large de deux pieds, long de trente environ, supporté par deux sapins fort longs », fléchit sous le poids de la caravane et redouble sa frayeur. Ce n'est qu'à Domo d'Ossola, dans la plaine souriante, au chaud soleil d'été, que la confiance renaît. Le souvenir du puissant seigneur de Brigue restera désormais uni, dans l'esprit du prêtre bolonais, à sa traversée du Simplon.

Son nom demeure aussi attaché au bourg qu'il embellit et qui lui dut beaucoup de son développement. Les maisons clairsemées qu'indique le dessin de Merian firent place, aux temps du baron grandiose, à une petite cité compacte. Celle-ci — fait curieux — a peu changé d'aspect dans les siècles suivants. A part le chemin de fer, dont la modeste station s'élevait encore à quelque distance, l'an dernier, Brigue a gardé son apparence paisible, ce mélange de civilisation italienne et valaisanne qui lui imprime tant de cachet.

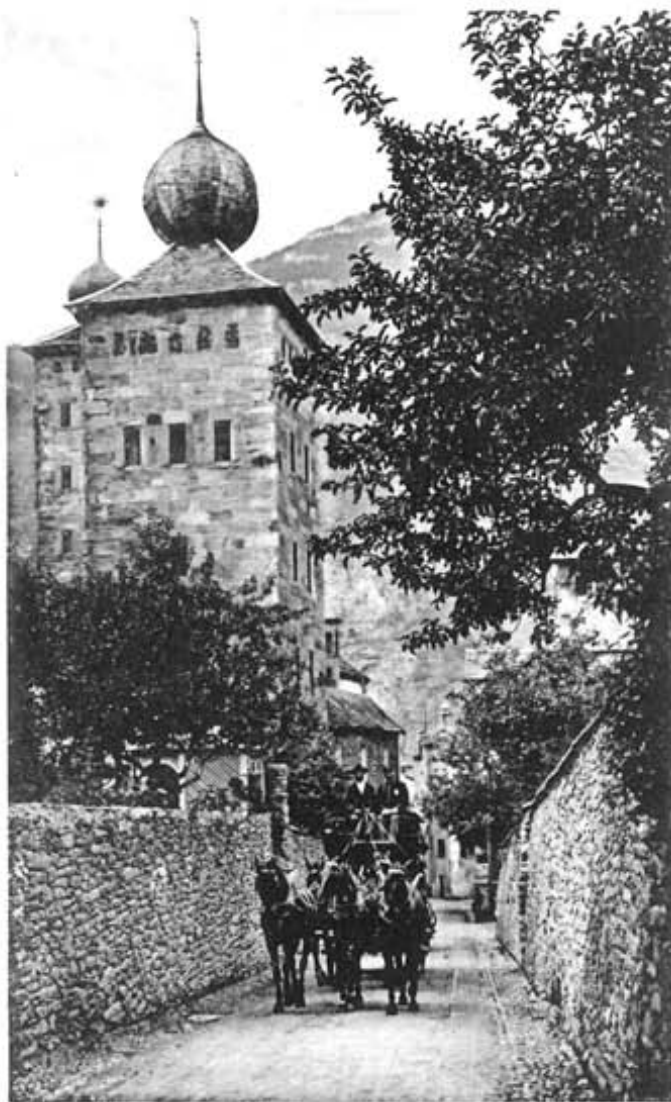
Au centre du bourg, devant l'hôtel de la Poste, l'illusion est complète. La chapelle St-Sébastien, avec son porche appuyé sur deux colonnes de granit, sa voûte bleu de ciel, ses murs blanchis à la chaux, serait aussi bien à sa place sur le bord du lac de Côme qu'au pied du Simplon. Le tintement des heures au clocher interrompt seul le clapotement de la fontaine toute fleurie, autour de laquelle piaillent les moineaux. Et, sur le pavé inégal, c'est parfois, aux heures matinales surtout, le roulement des diligences qui s'ébranlent à grand fracas vers la Furka et Domo. Cette dernière s'engage dans la rue principale, passe devant l'hôtel de ville, sur la place qu'anime, les



LA PLACE DE BRIGUE ET LA CHAPELLE ST-SÉBASTIEN

jours de marché, le grouillement des paysannes aux mouchoirs bigarrés, longe les hautes murailles noircies et suintantes du palais Stockalper. A gauche, une trouée laisse entrevoir la tour élancée de l'église collégiale; sur un mur, une pierre gravée porte le blason des Stockalper : trois couronnes au chef surmonté de l'aigle impériale et de trois monts bizarrement découpés.

Les cinq chevaux attelés à la lourde berline se serrent pour franchir la porte de ville, attenante au couvent des Ursulines. La montée se fait rude, escarpée. Des étincelles jaillissent aux chocs des sabots frappant le pavé pointu. Les chevaux se raidissent, s'allongent. Les dernières maisons de Brigue disparaissent, et, dans l'air vif du matin, le postillon, qui laisse aller ses guides, allume sa première pipe...



La Conception de l'OEuvre



UNE ère nouvelle s'ouvre pour le Simplon avec le XIX^e siècle. L'apparition de Bonaparte, qui bouleverse les frontières de l'Europe par ses premières victoires, va décider du sort du canton du Valais, allié au Corps helvétique, et par là même du passage du Simplon.

Sur la carte qu'il examine journellement, le général du Directoire a saisi d'un coup d'œil l'importance de la vallée du Rhône, du col qui y débouche de Domo d'Ossola ; il voit le lac Léman faire suite à la vallée ; à l'extrémité méridionale, le nom de Versoix l'arrête. Il garde le souvenir de la conception folle de Choiseul, rêvant de créer aux portes de Genève une cité rivale et un port de premier ordre. Non loin, au travers du Jura, une ouverture existe qui pourra laisser passage à une route reliant Versoix à la France. Tout cela, le Corse l'a embrassé d'un coup d'œil. Au milieu de tant de préoccupations diverses, sa pensée y revient ; il entrevoit la possibilité de découvrir une communication directe et aisée entre la



France et l'Italie, en utilisant le Simplon. Et c'est dans ce but qu'au mois de mai 1797, après cette campagne d'Italie qui l'avait couvert de gloire, il songeait à l'exécution de ce projet. L'une de ses lettres au Directoire exécutif, à Paris, où, en phrases courtes, nerveuses, autoritaires, il exposait ses vues, précise ses intentions à cet égard : « J'organise la République cisalpine, écrivait-il de Milan, le 23 floréal ; j'ai, à cet effet, « quatre comités qui travaillent sans relâche... J'ai chargé Comeyrat de se rendre à



L'ANCIEN CHEMIN DU SIMPLON AU-DESSUS DES GORGES DE LA SALTINE

« Sion pour chercher à ouvrir une négociation avec le Valais,... qui nous accorde le
« passage depuis le lac de Genève au lac Majeur, en suivant la vallée du Rhône. J'ai
« envoyé un excellent ingénieur des ponts et chaussées pour savoir ce que coûterait
« cette route à établir. Elle irait de Versoix à Boveret par le lac,... de Boveret à Sion,
« de Sion à Brigg, de Brigg à Domo d'Ossola, de Domo au lac Majeur, du lac Majeur
« à Milan, ce qui ferait cent soixante lieues de Milan à Paris. » Cette évaluation, dont
Bonaparte fournissait le détail, était loin d'être exacte, et les données qu'il possédait
encore bien vagues. Qu'entendait-il par cette voie du lac Léman, qu'il préconisait ?
Était-ce la navigation de Versoix au Bouveret, ou la route longeant les bords du lac ?
Que savait-il de la traversée des Alpes au Simplon, de la possibilité d'y établir une
grande communication ? Rien, ou presque rien. Quoi qu'il en soit, son représentant

Comeyrat partit pour Sion avec des instructions très formelles. Autant qu'on peut en juger, l'idée du général était d'associer la nouvelle République italienne pour une part considérable à la réalisation de l'entreprise.

Mais, en Valais, la démarche inattendue de Bonaparte provoquait une surprise mêlée d'inquiétude. Que cachait cette prétention de forcer les Valaisans à laisser pénétrer les troupes françaises à travers tout le pays ? Quelles graves conséquences



BRIGUE ET LA VALLÉE DU RHÔNE DEPUIS LE « POINT COMMANDÉ »

une pareille concession n'allait-elle pas entraîner ? On comprit si bien à Sion le danger qu'il y avait dans cette demande, qu'on ne chercha qu'à l'éluider en gagnant du temps. On joua sur les mots, on allégua l'obscurité de ce terme de « passage » pour exiger de plus amples explications, et on se dépêcha de consulter la Diète helvétique, pour lui faire part de l'embarras causé par cette proposition. Ce furent des semaines d'angoisse pour les autorités du Valais. On s'estimait à la merci du conquérant de l'Italie. Mais la Diète des cantons intervint avec succès, et, dès le mois de juillet, le bruit courait que Bonaparte avait renoncé à son projet, sur des ordres précis venus du Directoire. Cependant, à la fin de cette même année 1797, un document permet d'affirmer que le gouvernement français n'avait point complètement abandonné l'idée du Simplon. L'ancien représentant du peuple, Gauthier de l'Ain, songeant aux

conséquences heureuses que pouvait avoir pour son département l'établissement de cette route internationale, puisqu'elle toucherait à Versoix, suivait attentivement à Paris la marche de l'affaire. En vendémiaire déjà, il s'en était ouvert à l'un de ses amis, ingénieur en chef du département de l'Ain, Nicolas Céard : « Nous étions dans des « circonstances si critiques, que j'ai négligé ma correspondance avec le directeur « Serbellony. Je vais la reprendre, mais des objets plus sérieux que la route me « semblent occuper en ce moment les diverses puissances de l'Italie... » Deux mois plus tard, il l'en entretenait encore, et, cette fois, dans des termes qui manifestaient clairement que l'on se préoccupait encore du Simplon à Paris et à Milan. « La « République cisalpine ne néglige rien pour l'ouverture du chemin du Simplon, mais « le Directoire a dû auparavant s'occuper de son existence. »

Ce même mois, le général Bonaparte, se rendant au congrès de Rastadt, s'en vint passer à Genève. C'était le 21 novembre 1797. Les quarante-huit heures durant lesquelles il séjourna dans la ville lui laissèrent le meilleur souvenir. Assurément, lorsqu'il roulait en berline de Genève à Lausanne, par Coppet, Nyon et Rolle, les réflexions du voyageur durent se reporter sur son projet caressé quelques mois auparavant. Chez les notables de Genève, dans les visites qu'il fit, partout il multiplia les questions ; il s'enquit des choses les plus diverses. Après avoir admiré la vitalité et les ressources de la petite cité, il avait pu constater de ses yeux, en longeant la rive droite du lac, ce qui subsistait à Versoix de l'œuvre de Choiseul. Nul doute qu'il n'eût inscrit dans sa tête nombre d'observations, qu'il mettrait utilement à profit dans l'avenir.

Les événements de l'année suivante, dont l'importance semblait devoir détourner pour longtemps l'attention publique du passage du Simplon, montrent précisément que le Directoire français, reprenant la conception de son général, n'abandonnait point cette affaire. Le 19 août 1798, il avait conclu un traité d'alliance avec le gouvernement helvétique, dans lequel il insérait une clause capitale pour le sujet qui nous intéresse : « L'Helvétie s'engageait à accorder à la France deux routes « militaires à travers son territoire, l'une, au nord, en remontant le Rhin, l'autre, au « midi, dans la vallée du Rhône. » Les prétentions du Directoire, inspirées par Bonaparte, renaissaient donc manifestement. La République helvétique, éphémère et fragile création, venait d'abandonner sa neutralité, cette garantie essentielle de son indépendance, et son allié, le Valais, plus chétif encore, se trouvait dans l'obligation de souscrire aux conditions imposées, d'ouvrir son territoire à l'étranger, de laisser celui-ci circuler librement d'un bout à l'autre du pays.

D'autre part, la Suisse et, plus particulièrement, les Alpes, allaient devenir le

théâtre d'une lutte sanglante entre les troupes du Directoire et l'armée des Austro-Russes, lutte qui, en accaparant les forces et l'attention du gouvernement français, l'empêcherait de réaliser son projet du passage du Simplon. Tandis que Lecourbe et Masséna, aux prises avec Souwaroff, se poursuivaient autour du massif du Gothard et dans les cantons du centre de l'Helvétie, les habitants du Haut-Valais s'insurgeaient, comme leurs ancêtres, contre leurs voisins du Bas-Valais. Nombreux étaient leurs sujets de mécontentement ; l'influence gagnée par les Français dans la vallée du Rhône leur semblait odieuse. Ils désirèrent secouer cette tyrannie et appelèrent les Autrichiens à leur aide. De là, une succession de combats meurtriers, où les belligérants, grossis de forts contingents français et autrichiens, se pourchassaient dans les défilés des Alpes.

Le Simplon joue un rôle capital dans cette guerre sauvage. Tour à tour, les Autrichiens et les soldats du général Turreau s'en emparent et l'occupent. Les 15 et 16 août 1799, la fusillade ne cesse de retentir sur le col et au fond des ravins de la Saltine. Sous une grêle de balles, les Français, résolus à déloger leurs adversaires et à les rejeter sur l'Italie, gravissaient, intrépides, les lacets qui, des Tavernettes, montaient au sommet du plateau. Ils y parvenaient au prix de pertes énormes, construisaient des traîneaux très étroits, pour le transport de leurs canons, et s'avançaient jusqu'à Domo d'Ossola, maîtres du passage entier. Mais le succès avait été chèrement payé, et, quelques semaines plus tard, Turreau ramenait ses troupes à Brigue, affamées, souillées de boue, couvertes de guenilles et de vermine. Dès lors, le Simplon retrouva sa tranquillité pour quelques mois, mais Brigue garda des traces terribles de l'insurrection. Elle avait été saccagée, les marchandises contenues dans l'antique *souste* des Stockalper pillées, et, dans leur joie féroce, les insurgés avaient fait couler dans les caves le vin qu'ils n'avaient pu boire. Sur les pentes verdoyantes, au-dessus du bourg, les chalets apparaissaient en ruines, noircis par l'incendie. La force brutale et stupide venait de détruire ce que deux siècles de labeur patient avaient élevé.

C'est au moment où la campagne d'Helvétie prenait fin que Napoléon, de retour d'Égypte, faisait à Paris son entrée de conquérant, y était acclamé comme le sauveur de la patrie. Le coup d'État du dix-huit brumaire, qui le créa consul, lui permit, malgré les vœux ardents de la France en faveur de la paix, de donner libre cours à son ambition guerrière, de préparer une nouvelle campagne dont il prévoyait d'écrasants résultats. Durant les deux années qui venaient de s'écouler, l'attention générale n'avait cessé de se porter sur les vallées des Alpes où opérait Souwaroff. La retraite habile et glorieuse du vieux stratège avait interrompu la lutte. Dès le printemps de 1800, cette région allait de nouveau faire parler d'elle.

Le Premier Consul établit son plan de campagne. Ce plan était aventureux,

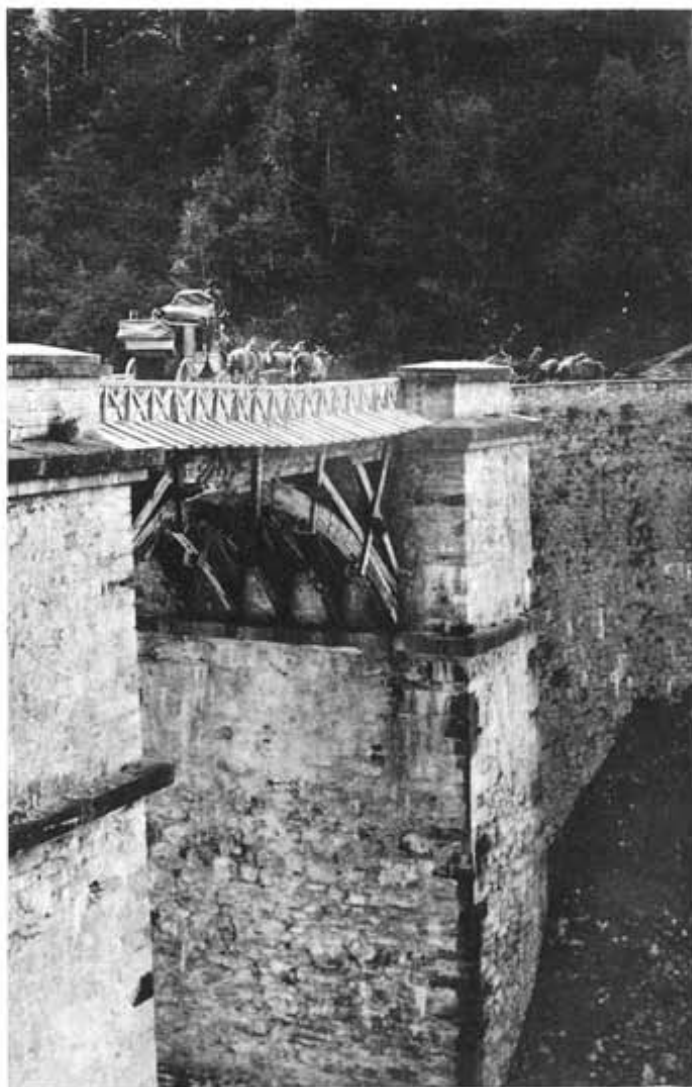


GROUPE D'AROLLES DANS LA VALLÉE DE GANTER

reposant tout entier sur une manœuvre hardie, foudroyante, qui jetterait Bonaparte en Piémont par le nord. Tandis que se concentraient à Dijon de formidables contingents qui, pour donner le change, recevaient le nom d'*armée de réserve*, Napoléon étudiait sa carte des Alpes, pesait les différents passages, estimait les distances et faisait faire des reconnaissances par des officiers de son état-major. La vallée du Rhône lui semblait indiquée comme base d'opérations. Les renseignements précis que lui envoya le général Marescot, de Martigny, le décidèrent à franchir le Grand-Saint-Bernard, avec le gros de son armée; mais de nombreuses indications lui étaient parvenues sur d'autres cols des Alpes, et le tacticien de génie qu'il était n'aurait eu garde de les négliger en jouant toute sa partie sur un seul point.

Le chemin du Simplon, dont il entretenait trois ans auparavant le Directoire, il ne l'avait point perdu de vue. S'il ne le fit entrer que comme un facteur secondaire dans l'ensemble de son plan audacieux, c'est qu'il avait reçu des rapports assez explicites pour lui démontrer le mauvais état de la route, les difficultés graves qu'elle présenterait pour le passage d'une armée et de son artillerie.

Elle est intéressante pour l'histoire du Simplon, la relation que transmet au Premier Consul le sous-lieutenant Tourné, aide de camp du général Clarke. Dépêché en Valais dans les premiers jours de mars 1800, l'officier s'en vint à Brigue, fit et refit le trajet qui lui était indiqué, et nota minutieusement ses observations. Le col gardait encore la trace des combats récents dont il avait été le théâtre. Le souvenir du séjour des Autrichiens était encore présent à toutes les mémoires. Le guide qui accompagnait le lieutenant Tourné lui montra, à trois lieues de Brigue, au fond de la vallée de la Saltine, le pont de la Ganter, où l'ennemi avait placé ses premiers avant-postes. « La route est ombragée de sapins, écrit l'officier; elle monte sans cesse. Le lit du torrent s'élève avec elle. On traverse ce dernier deux à trois fois sur de petits ponts de bois. On passe au milieu de blocs de pierre. On arrive ainsi à l'endroit appelé les Tavernettes; c'est un espace assez plat, quoique monotone. » Une auberge existait aux Tavernettes depuis plusieurs années, établie lors de l'époque prospère du passage. Elle restaurait les voyageurs qui s'apprêtaient à gravir les multiples lacets aboutissant au sommet du col; elle offrait un abri, lorsque la tourmente sévissait sur les hauteurs et qu'elle imposait une halte prolongée. Tourné n'aperçut que des ruines; l'incendie avait tout détruit. Brûlé aussi en partie le vieil hospice des Stockalper, sur le revers méridional; ses murs,



LE PONT SUR LA GANTER

sans toiture, étaient un piètre abri pour les détachements français qui n'avaient cessé d'occuper le passage depuis l'expédition du général Turreau. Enfin, le village du Simplon, désolé par la guerre, ne consistait plus « qu'en douze à quinze maisons, où il ne restait qu'une trentaine d'habitants ».

Ce tableau du Simplon, tracé par l'officier en mission, n'était guère encourageant, mais Tourné ne signalait pas moins l'avantage « d'arriver par là au centre et dans une des plus belles parties de l'Italie ».

Son armée de réserve constituée, Napoléon se mit en route et parvint à Genève dans la nuit du 9 mai. Depuis un mois, c'était un roulement ininterrompu de caissons, de chars de subsistances, le long du lac. A Villeneuve, à Martigny, des dépôts de vivres étaient formés en prévision des colonnes innombrables qui allaient défiler. Le 12 mai, le Premier Consul était à Lausanne ; le 21, après avoir été reçu et hébergé cinq jours chez les moines de Martigny, après avoir vu s'éloigner son avant-garde, inspecté les troupes, recueilli de nouveaux renseignements, tenu à jour une correspondance incessante, il s'ébranlait à son tour et gravissait le chemin du Grand-Saint-Bernard.

L'un de ses lieutenants, le général Anthoine Béthencourt, venait de recevoir une mission différente. Avec mille hommes environ, de Brigue où il se trouvait, il devait franchir le col du Simplon, tomber sur Domo d'Ossola et se joindre ensuite au corps du général Moncey qui, lui, descendait du Saint-Gothard. Depuis la visite de Tourné, les Autrichiens avaient reparu ; ils s'étaient efforcés d'arrêter leurs ennemis en endommageant et en coupant le sentier en plusieurs endroits. Aussi les difficultés qu'eut à vaincre Béthencourt pour accomplir sa tâche furent énormes. Il s'était bravement mis en route le 26 mai ; ses neuf cents soldats, renforcés d'un détachement de troupes helvétiques, étaient prêts à tout affronter. Quant à son artillerie, des pièces de huit, que ses ordres lui prescrivaient d'emmener, il se convainquit bien vite de l'impossibilité de la faire suivre en l'état présent.

La longue colonne en serpentine s'éleva sur les hauteurs de Ried, atteignit le Schallberg, puis se mit à redescendre vers le fond de la vallée pour passer la Ganter. Le chemin était partout défoncé, n'existait plus ; il fallait se tenir tant bien que mal en équilibre sur la pente des éboulis. Bientôt on se trouva arrêté sérieusement. Les grenadiers de Béthencourt avaient devant eux une paroi à pic ; les poutres qui supportaient le sentier avaient été détruites par les Autrichiens. L'ingéniosité et l'audace des soldats en triomphèrent. Un volontaire s'avance, se glisse le long du rocher, introduit ses pieds dans les trous où étaient emboîtées les extrémités des poutres ; il porte avec lui une corde, réussit à la jeter et à la fixer sur l'autre bord. Le

général Béthencourt passe après lui, suspendu à la corde; chargés de leurs armes, alourdis par leurs havresacs, tous ses soldats le suivent. Restaient cinq chiens qui avaient accompagné fidèlement le bataillon. On les vit se précipiter dans le torrent, pour rejoindre leurs maîtres; trois d'entre eux furent entraînés par le courant glacé et disparurent. Les deux survivants, jetés conabordèrent à meurtris et en-applaudissements. Ceux-ci, blessés, poursuivirent la périlleuse; extraordinaire, ce même jour, fort avant et, le soir, du leur chef, adressant au Consul le rapport de sa mission, ajoutant : « Il faut être combatoires, citoyen franchir des obstacles, sans l'honneur, pourvu que l'ennemi ne les ponts et démine sur les précipices ».

Deux jours court s'empara au lieu vers le sud mée d'Italie qui

Grand-Saint-Bernard, il perdit un temps précieux, immobilisé devant le fort d'Arona qui l'arrêtait. Ses exploits au Simplon n'avaient cependant point été inutiles, et son exemple fut suivi. Le 16 prairial, un bataillon de la 44^e demi-brigade partait de Brigue,



LE GÉNÉRAL BÉTHENCOURT AU SIMPLON EN 1800
(Collection fédérale des estampes)

Les deux survivants les blocs, l'autre rive, sanglantés, aux monts des trouhardis, infatigablement leur marche après une étape ils poussaient jusqu'à Dove dans la vallée, cantonnement, sans au Premier port de son extrait : « Il faut tant sous vos Consul, pour obstacles que tout manquer à rait redouter, mi avait rompu truit les chebords des pré-

après, Béthencourt de Domo, d'aller retrouver le gros de l'armée descendait du

gagnait le col, et, grâce à la rapidité de leur marche, les cinq cents hommes qui le composaient parvenaient, le soir du 14 juin, sur le champ de bataille de Marengo, munis chacun de soixante cartouches, appuyaient le mouvement sauveur de Desaix, et contribuaient ainsi au triomphe de la journée. C'est ce que relevait le chef d'état-



BÉRISAL ET LE FOND DE LA VALLÉE DE LA GANTER

major de Béthencourt, l'adjudant Quatremère-Disjonval, dans une relation détaillée envoyée au général Berthier, où, avec une certaine emphase, il exposait les difficultés rencontrées, la manière dont elles avaient été surmontées, et enfin le profit qu'on pouvait retirer du passage du Simplon convenablement aménagé en une route praticable.

Vainqueur à Marengo, Napoléon, après avoir achevé la défaite des Autrichiens, après être rentré triomphalement à Milan, songea à l'établissement durable, définitif, de son pouvoir en Italie. La République cisalpine, son œuvre pourtant, il l'avait trouvée, à son arrivée, végétant, débile, dans un état précaire. Sept mois d'occupation écrasante allaient augmenter la ruine du pays, le précipiter à sa perte. Une transformation s'imposait, mais le Premier Consul semblait peu pressé de rendre à la

République son gouvernement régulier. Il préférerait y exercer plus directement son autorité par un représentant unique. Les exigences militaires de la situation parurent occuper toute son attention dans les mois qui suivirent Marengo.

En étudiant les communications propres à relier Paris à la capitale de la République, en relisant les rapports qui lui étaient parvenus sur l'expédition du général Béthencourt, en particulier ceux, très explicites, de son chef d'état-major, Napoléon en arrivait à concevoir le rôle capital que pourrait jouer le col du Simplon dans la trouée des Alpes, et la nécessité absolue qu'il y avait à en faire une voie de grande communication, à l'ouvrir aux convois d'artillerie.

De là, cet arrêté du 20 fructidor an 8 (7 septembre 1800), qui peut être considéré comme la charte de fondation du Simplon. Une pensée exclusivement militaire en a dirigé la rédaction. L'expérience du Grand-Saint-Bernard a été décisive ; la France doit être en mesure, désormais, d'inonder en quelques jours de ses troupes les plaines de Lombardie. Ses armées éprouvent-elles au contraire quelque échec, il faut que leur retraite soit assurée, qu'elles puissent se replier en deçà des Alpes, sans crainte d'être coupées. La route décrétée par l'arrêté remplira ces exigences, mais



HALTE DE LA DILIGENCE A BÉRISAL

l'avenir démontrera combien la pensée du tacticien sera dépassée, fortifiée, complétée. Aux considérations purement stratégiques seront substitués les intérêts, autrement puissants, du commerce et du trafic international.

Au reste, il convient de donner ici le texte complet de cet arrêté du 20 fructidor. On en remarquera le singulier début, qui semblait faire allusion à un sujet bien étranger au Simplon : les nouvelles limites de la République cisalpine. Le décret était conçu en ces termes :

Bonaparte, Premier Consul de la République, arrête :

ARTICLE 1.

A dater du premier vendémiaire, la Sesia servira de limite entre la Lombardie et le Piémont.

ART. 2.

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

ART. 3.

Le chemin depuis Brigg à Domo d'Ossola 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'au village d'Algabi.

ART. 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, commandées chacune par un officier supérieur, seront mises sous ses ordres. Le général en chef de l'armée d'Italie mettra à sa disposition un officier d'artillerie, un officier du génie et trois compagnies de sapeurs pour l'assister dans ce travail.

ART. 5.

Le général en chef de l'armée de réserve enverra un bataillon de 500 hommes à Brigg, et le général en chef de l'armée d'Italie enverra un bataillon de 500 hommes à Domo d'Ossola, qui seront sous les ordres du général Turreau.

ART. 6.

A commencer de vendémiaire, le ministre de la guerre mettra 50,000 francs par mois et la République cisalpine 50,000 fr. par mois — chacune de ces sommes pour être employée à la confection de la dite route — à la disposition de l'officier supérieur des ponts et chaussées qui sera chargé de la partie de la route qui le concerne.

ART. 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.

Signé : BONAPARTE.

Toute précise que fût la pensée du Premier Consul, lorsqu'il dictait ces instructions, celles-ci étaient loin de déterminer l'exécution détaillée de l'entreprise projetée. Comment fallait-il comprendre l'intervention des deux Républiques dans l'œuvre, à quel titre l'officier désigné dirigerait-il les travaux sur le territoire italien, comment cet officier lui-même, qui n'appartenait pas au corps du génie, s'y prendrait-il pour vaincre les difficultés de la montagne? Ces considérations, Napoléon, entraîné par



LA ROUTE AU-DESSUS DE BÉRISAL ET
L'UN DES PETITS TORRENTS AFFLUENTS DE LA GANTER

son désir de voir s'entr'ouvrir, au travers des Alpes, dans le plus bref délai, une voie praticable à ses canons, ne les avait point pesées. Que faisait-il enfin du principal intéressé à la route du Simplon, de la République du Valais, qui n'était même pas mentionnée dans l'arrêté? La réponse est aisée. En septembre 1800, le Premier Consul, se basant sur son traité d'alliance avec la République helvétique, comptant plus encore sur sa fragilité depuis le coup d'État du 7 janvier 1800, se croyait libre d'en agir à sa guise avec le gouvernement valaisan, abandonné et sans appui. L'annexion à la République française n'était à cette époque pour lui qu'une affaire de quelques semaines. Sous peu, la France serait maîtresse de toute la vallée du Rhône et, par là, du Simplon. En attendant, les troupes françaises, qui occupaient depuis deux ans le pays, assuraient son établissement.

Mais si les événements lui

donnèrent raison, ce ne fut que dix ans plus tard. Des circonstances inattendues, le réveil de l'esprit national hostile à l'annexion, les efforts d'une grande puissance de l'Europe, empêchèrent Napoléon de donner suite incontinent à son projet, et, durant les sept années que dura la construction de la route du Simplon, il eut devant lui un Etat indépendant, jaloux de sa liberté. Cette menace constante de l'annexion, qui pesait sur le gouvernement du Valais, tandis que se poursuivait l'entreprise, explique l'impopularité qu'elle ne cessa de rencontrer au sein du pays. Plus les travaux approchaient de leur achèvement, plus on tremblait de voir défiler le long du Rhône les régiments français, de supporter leur séjour, leur entretien, plus on redoutait l'envahissement.

Inspirateur de cette conception gigantesque pour l'époque, Bonaparte avait signé seul le décret du 20 fructidor. Sa pensée restera constamment directrice de l'œuvre. On reconnaîtra sa main, son intervention, durant toute la marche de l'entreprise, dont aucun des détails ne lui sera caché, et si le succès vient couronner tant d'efforts, malgré les obstacles qui surgissent de toutes parts, c'est qu'un pouvoir supérieur, indiscutable, en a assuré la conduite, l'a contrôlée avec un soin méticuleux, lui a fourni l'unité d'exécution indispensable.





LES ALPES BERNOISES VUES DU SOMMET DU COL

La Construction

Période militaire



OUR rendre, selon l'expression de Bonaparte, le chemin du Simplon « praticable au canon », l'arrêté du 20 fructidor désignait un officier supérieur « chargé de prendre toutes les mesures extraordinaires pour activer ce travail ». Investi de pouvoirs étendus, cet officier allait être aidé dans sa mission par un certain nombre d'ingénieurs des ponts et chaussées ; mais ce qui prouve bien l'ignorance des conditions de l'entreprise à laquelle on s'attaquait, de sa gravité, de ses conséquences, c'est qu'on ne mettait à la disposition du directeur de l'œuvre que deux bataillons de cinq cents hommes chacun. Deux bataillons pour ouvrir une route militaire, sur une longueur de soixante-quatre kilomètres, au travers d'un massif tel que le Simplon ! A supposer que ces deux contingents fussent fournis avec leur effectif complet, — et la chose paraissait douteuse pour le Valais dégarni de troupes, — que pouvait-on attendre de soldats, rompus, il est vrai, aux manœuvres et aux marches, mais étrangers pour la plupart aux travaux du génie ?

Enfin, l'homme que Napoléon plaçait à leur tête, un général de division de l'armée d'Italie, était loin d'avoir révélé jusqu'alors des aptitudes exceptionnelles qui l'appelassent à ce poste délicat. Soldat de la Révolution, Louis-Marie Turreau de Garambouville ou de Linière venait de donner des preuves de son civisme et de sa fidélité inébranlable à la République. Général de division depuis 1793, commandant de l'armée des Pyrénées-Orientales, on l'avait appelé en 1794 en Vendée, en des circonstances critiques, où la Convention commençait à désespérer de son triomphe, et là, au milieu des chouans, Turreau s'était montré l'homme de la situation, le général « à poigne », aux décisions rapides, oublieux, à vrai dire, des principes les plus élémentaires de l'humanité et prêchant à ses soldats le pillage et l'assassinat, mais enfin répondant à la confiance qu'on avait mise en lui. Toutefois, certaines rumeurs fâcheuses avaient commencé de circuler, s'étaient fait jour jusqu'à Paris, au sein de la Convention. On rappela Turreau, on le cita à la tribune publique. Ce fut une révélation d'horreurs et de turpitudes. On connut le secret des moyens employés par le général pour remplir sa mission, ses ordres monstrueux, sa conduite sanguinaire, l'organisation de ces « colonnes infernales », dont le nom en disait assez sur leurs exploits. La réprobation fut unanime, et la Convention renvoya pour quelques semaines sous les verrous le trop impitoyable traqueur de « ci-devants ».

Il n'y resta pas longtemps. On le retrouve à l'armée de Sambre-et-Meuse, en 1796 à l'armée d'Italie, et, comme il n'est point dépourvu de qualités militaires, qu'il est actif, qu'il a du jugement, le Premier Consul le remarque et l'emploie. Quand l'armée de réserve se met en branle le long du lac Léman, pour gagner le Grand-Saint-Bernard, Turreau reçoit la tâche de couvrir l'aile droite, d'occuper le Mont-Cenis et de déboucher par là sur l'Italie.

La victoire de Marengo remportée et les Autrichiens refoulés de Lombardie, Turreau venait s'installer en Piémont, y prenait le commandement d'une division et y établissait son quartier général.

C'est alors que l'atteignit l'arrêté du 20 fructidor. La haute mission que lui confiait le Premier Consul flattait son amour-propre, et il chercha sans retard à s'en acquitter, à mettre à l'étude les projets divers qui se présentaient, à recueillir les premières indications sur la nature du pays.

Des ingénieurs civils qui devaient lui être attachés, l'un, Charles Lescot, était déjà sur les lieux ; le second, Duchêne, annonçait incessamment son arrivée. Tous deux avaient fait partie de l'armée de réserve et pris un premier contact avec la montagne farouche, austère, mystérieuse. Tous deux s'étaient trouvés sur le champ de bataille de Marengo, aux côtés du Premier Consul. Peut-être recueillirent-ils de sa

bouche l'idée première de la route que rêvait le général victorieux, et la manière dont il entendait l'exécuter.

Quoi qu'il en soit, aux omissions et aux lacunes de l'arrêté, venait s'ajouter une singulière méconnaissance de la situation au Simplon. Au moment où Turreau recevait ses ordres et où ses deux ingénieurs le rejoignaient, l'hiver s'établissait, les chutes de neige commençaient, arrêtaient les communications alpestres, obstruaient les vallées. Choisir ce moment pour procéder à une reconnaissance des travaux était folie. Le général ne tarda pas à s'en convaincre. Dans les premiers jours de décembre, il quitta Domo d'Ossola, suivi de ses deux ingénieurs et précédé d'un détachement de sapeurs. Le trajet s'accomplit assez heureusement à l'aller, mais, au retour, une tempête de neige surprit les voyageurs et les enveloppa. La neige, chassée par le vent, s'engouffra dans la vallée, formant une couche de plusieurs pieds d'épaisseur, dans laquelle piétinaient officiers et sapeurs. Sur le plateau du Simplon leur position devint désespérée. Ils se crurent perdus. Le dévouement des soldats l'emporta et ils revinrent à Domo, mais la leçon avait été dure et l'épreuve décisive. Le Simplon savait se défendre, et il importait de compter avec lui.



REFUGE N° V
CASCADES DU GLACIER DE KALTWASSER

S'il n'avait agi que sous l'empire de considérations purement militaires, en décrétant l'ouverture d'une route au Simplon, Napoléon s'était empressé de chercher autour de lui tous les renseignements propres à faciliter l'exécution rapide de l'œuvre. L'administrateur admirable qui sommeillait en lui n'aurait eu garde de négliger les avis d'auxiliaires nombreux et compétents que renfermait alors le corps des ponts et chaussées. L'un de ses premiers soins avait été de consulter M. Cretet, directeur de ce corps et conseiller d'État, esprit clairvoyant, mesuré, qui connaissait en détail son



AU SOMMET DU COL

personnel. Le résultat de ces conversations fut qu'il fallait sans retard compléter l'arrêté du 20 fructidor et nommer un ingénieur civil, chargé d'inspecter les travaux exécutés par le général Turreau et de les contrôler.

Ces fonctions, qu'on estimait, à l'origine, momentanées et de peu d'importance, Cretet jugea qu'elles pouvaient être aisément remplies par un des ingénieurs de ses arrondissements départementaux. Le Valais, contrairement aux ambitions du Premier Consul, était encore indépendant et ne faisait point partie de la République française, mais il y avait à ses portes un département nouvellement créé, celui du Léman. Précisément, l'ingénieur ordinaire du Léman, Nicolas Céard, paraissait tout indiqué pour ce service. Ce que savait Cretet de son passé ne pouvait que l'engager plus vivement à lui confier cette mission délicate.

Originaire de Champagne, — il était né le 22 janvier 1745 au village

d'Arconville, — Nicolas Céard avait en 1800 dépassé la cinquantaine. La place qu'il occupera dans l'histoire de la route du Simplon mérite qu'on s'arrête quelques instants sur cette physionomie si originale. Enthousiaste pour la carrière qu'il a choisie, Céard conserve un souvenir ému de son séjour à l'École royale des ponts et chaussées, où il a eu l'honneur d'être admis en 1763, contre tous les règlements, à l'âge de dix-huit ans ! Dès la sortie de l'école, l'occasion s'est présentée pour lui de faire valoir son zèle, son ardent désir d'éprouver par la pratique ce qui vient de lui être enseigné, de compléter ses notions, de s'instruire de toutes manières.

Il part pour Lyon, où, depuis plusieurs années, l'on médite de construire une route le long du Rhône. Il examine le projet, l'estime exécutable, prend la direction des travaux, et réussit. C'est le quai St-Clair. « Un homme de pied pouvait à peine « passer entre la montagne de Calvire et le fleuve, nous dit-il lui-même ; maintenant ce « quai, d'une demi-lieue d'étendue, offre une grande largeur, est garni d'un bout à « l'autre de maisons superbes et embelli encore par des plantations. »

A Boulogne, où il est envoyé ensuite, il prend contact avec la mer, il étudie les moyens employés pour la dompter ; c'est là qu'il se familiarise avec la construction des ponts et qu'il acquiert des connaissances que le gouvernement va mettre aussitôt à profit, en l'envoyant à Versoix collaborer au rêve insensé de Choiseul dont nous parlions plus haut. Céard, arrivé sur les lieux, ne tarde pas à discerner l'inanité de l'entreprise, mais, fonctionnaire soumis, il n'en présente pas moins ses plans. Le port qu'il tente de creuser sur le lac et un canal d'arrosement sont les seuls résultats de ses efforts. Il a cependant profité de ce premier séjour à Versoix pour dresser le projet d'un canal qui reliait cette ville à Seyssel, sur la route de Lyon, « en barrant le Rhône entre les rochers qui le bordent au-dessus de Seyssel et en submergeant, par ce moyen, toutes les cataractes et la perte de ce fleuve, qui le rendent impraticable jusqu'au Fort de l'Écluse ». Cette conception se rattache à un plan plus grandiose encore, consistant à relier le Rhône au Rhin par le lac Léman, l'Orbe, la Venoge et le lac de

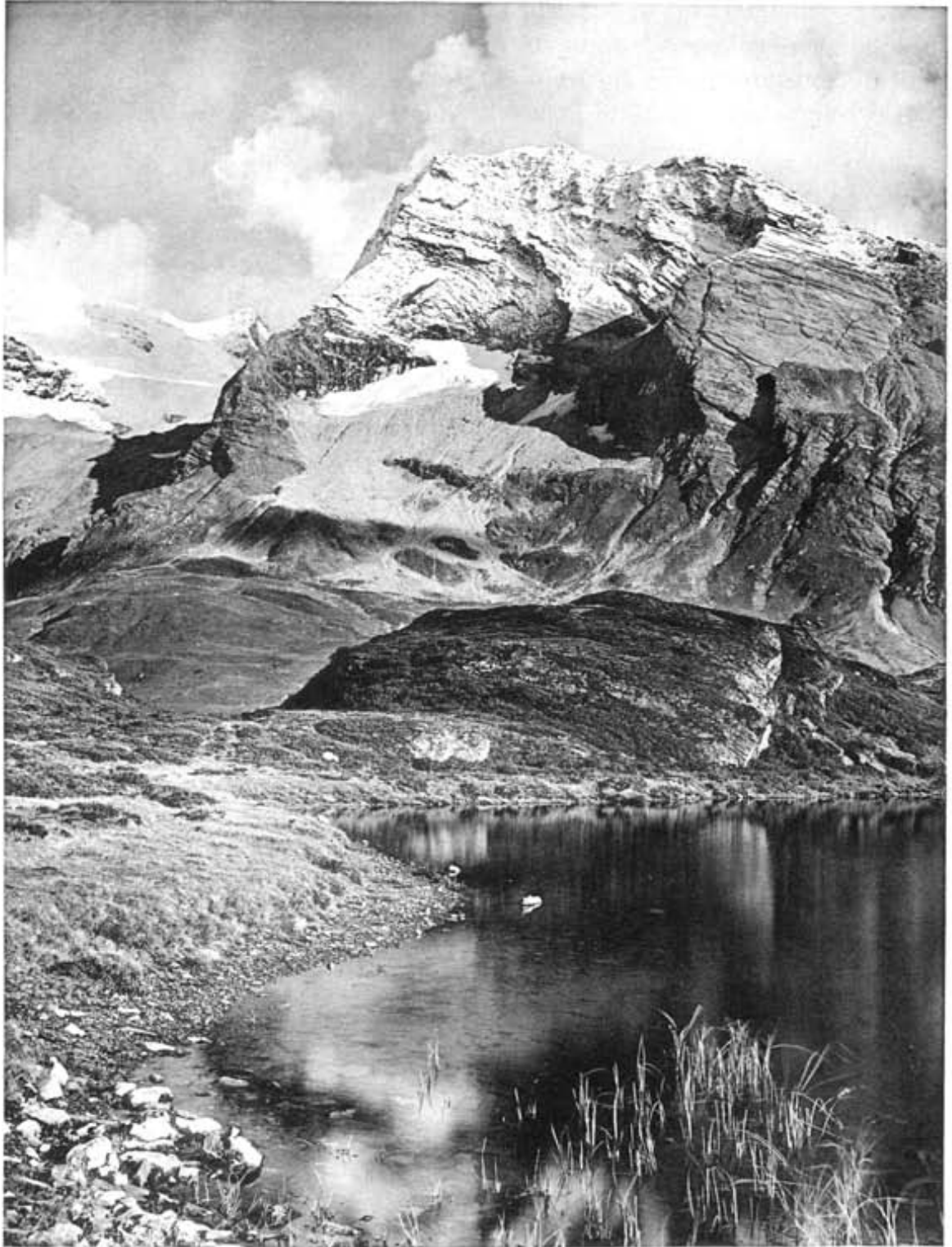


Neuchâtel. Les démarches de la République de Genève inquiète, la pénurie du Royaume et le désordre des finances interrompirent le cours de ces vastes chimères, et Céard reprit la route de l'Océan. Il séjourna successivement au Havre en 1784, à Honfleur, où il parvint « à rendre pour quelque temps le port vaseux abordable aux vaisseaux », à Cherbourg, où l'on élevait des jetées pour abriter la rade. L'ingéniosité du jeune ingénieur se manifestait déjà par mainte idée nouvelle, et dans cette dernière ville, il remporta un véritable succès en proposant d'employer des blocs naturels ou artificiels pour la construction des digues protectrices du port.

Mais le lac Léman l'attirait. En 1774, il épousait une Genevoise, Françoise Massé, achetait un domaine, Montfleuri, aux portes de Versoix, et y recevait nombre de personnages notables et fortunés. Nommé ingénieur des provinces de Bugey et Gex, le 8 avril 1788, Céard, jusqu'à la Révolution, ne cessa d'exercer avec activité ses facultés si diverses, parcourant la province, à l'affût de toutes les améliorations réalisables. Les services qu'il rendit l'appelèrent au poste de maire de Versoix, et, en 1792, après la substitution des départements aux anciennes provinces du Royaume, Céard reçut le titre d'ingénieur en chef du département de l'Ain. Il se transporta avec les siens à Bourg. Le souvenir de ses bienfaits devait, semble-t-il, lui attirer la reconnaissance de ses concitoyens de Versoix. La tyrannie jacobine en décida autrement et le fit inscrire sur la liste des émigrés! Lors de l'apparition néfaste des représentants du peuple, Couthon et Collot d'Herbois, dans le pays, venus pour châtier l'entreprise fédéraliste de Lyon, Céard, « accusé de l'avoir servie de tous ses moyens, soit par ses discours, soit par ses lettres », ne se soustrait que par la fuite à la guillotine. Il vend Montfleuri, réunit les quelques meubles sauvés du naufrage, s'embarque en cachette sur le lac, et, après avoir trouvé un premier asile à Coppet, chez la famille Necker, vient s'établir à Vevey.

Il y resta jusqu'à l'avènement de Bonaparte. Genève venait d'être réunie à la France, grâce aux menées du résident Desportes ; le Directoire en avait fait le département du Léman. Peu après l'annexion, Céard, qui devait avoir conservé à Paris, dans le monde officiel, de précieuses protections, obtenait la place d'ingénieur du nouveau département.

Il s'y révéla le fonctionnaire consciencieux, le technicien hardi que nous connaissons. La question du Simplon devait inévitablement attirer son attention, et nous avons la preuve qu'il n'attendit pas le passage à Genève de l'armée de réserve et de l'Empereur, auquel il fut à coup sûr présenté, pour s'occuper spécialement de cette grandiose conception. Son ami Gautier de l'Ain l'en avait entretenu, avons-nous dit plus haut. Une rencontre ménagée avec le ministre de la République cisalpine,



LE LAC D'HOPSCHEN ET LE SCHÖNHORN

Serbelloni, permit à Céard de recueillir sur le projet toutes les indications relatives aux dispositions du gouvernement italien. Son esprit élevé, vivace, ses remarques judicieuses, firent impression à Paris.

Cet homme encore si alerte, malgré ses cheveux grisonnants, au profil régulier,



L'ANCIEN CHEMIN DU SIMPLON

d'expression distinguée, était remarqué de tous ceux qui eurent l'occasion de converser avec lui.

Bonaparte, cette fois encore, devait avoir la main singulièrement heureuse en appelant Céard à coopérer à l'œuvre du Simplon.

C'est par une lettre de M. Cretet du 25 vendémiaire an 9 (17 octobre 1800) que l'ingénieur du Léman reçut notification de la décision du Premier Consul. « Familialisé comme vous l'êtes avec les grands travaux, lui écrivait le directeur général des « ponts et chaussées, votre longue expérience dans cette partie m'a inspiré beaucoup « de confiance dans les lumières que vous ne pouvez manquer de répandre sur ce « projet, qui, je ne vous le dissimule pas, présente de grands obstacles à vaincre ». Et Cretet, faisant allusion aux récents travaux que Céard avait eu à diriger dans son département accidenté, parlait de sa « longue expérience dans l'art de contourner, de percer une montagne, pour la rendre accessible à l'artillerie ».

Un passage, toutefois, de la missive du conseiller d'État dut causer quelque surprise à son destinataire ; c'était celui où les fonctions qui lui étaient attribuées étaient qualifiées de « générales et de momentanées ». Comment l'inspection d'une entreprise, qui, de l'aveu général, allait durer plusieurs années, pouvait-elle revêtir



LE VIEIL HOSPICE STOCKALPER

un caractère provisoire ? Céard assurément se le demanda, sans oser y insister d'abord, dans la réponse qu'il adressait à son chef, le 1^{er} brumaire an 9 (23 octobre 1800), et où il le remerciait, « ignorant ce qui avait pu le déterminer à jeter les yeux sur lui dans cette circonstance », mais l'assurant de son zèle. « Je connais, à ce que je crois, les travaux des montagnes du genre dont il s'agit, ajoutait-il, et vous pouvez compter que le passage du Simplon sera ouvert, ou la chose reconnue impossible, ce que je suis loin de présumer. »

Néanmoins, il convenait de préciser les intentions du gouvernement, d'autant plus que, trois jours plus tard, le ministre de la guerre écrivait à son tour à l'inspecteur du Simplon, lui représentant cette mission « comme un nouveau témoignage de la confiance du gouvernement et comme une occasion d'acquérir de nouveaux droits à son estime et à sa gratitude », l'invitant à s'entendre avec le général Turreau, mais... employait, lui aussi, l'expression de *fonctions momentanées* ! Cette fois, Céard n'y tint

plus. Sa nature primesautière, très tranche, un peu trop vive parfois, savait mal dissimuler. Epreuve-t-il quelque contrariété, quelque juste sujet de mécontentement, il se sentira pressé de se dégonfler, de manifester ses sentiments. La suite de cette étude marque mieux encore cette disposition de caractère. La réponse du ministre de la guerre fut assez explicite pour le convaincre qu'il s'était quelque peu mépris sur les attributions qui lui étaient décernées, réponse courtoise, mais rédigée assez « militairement » pour dissiper tout malentendu. « Je trouverais, ainsi que le citoyen Cretet, « vos réclamations fort justes, lui disait le général Berthier, si la mission qui vous est « donnée était ce que vous et lui paraissez croire et ce que quelques mots de la lettre « de mon prédécesseur ont pu vous faire imaginer. » Il s'agissait bien, en effet, d'inspecter les deux brigades réparties sur la route, « lorsque la reconnaissance du site aurait été faite par le général Turreau », mais, dans l'esprit du ministre, deux voyages suffiraient à Céard. Berthier, enfin, s'occupait de la réclamation de l'ingénieur, qui s'était étonné de la modicité du traitement qu'on lui allouait, 1200 francs ne correspondant pas, selon lui, à la responsabilité et aux obligations qui lui incombaient. « Si « mon prédécesseur, répondait le ministre, avait regardé ces fonctions comme longues, « compliquées, empreintes d'obligations, sans doute qu'il eût fixé le traitement de « l'inspecteur en proportion de celui des ingénieurs, mais il a pensé qu'une *mission* « *temporaire et de confiance* ne donnerait lieu qu'à une indemnité. »

Établi à Domo d'Ossola avec un petit état-major, le général Turreau, après sa première reconnaissance au Simplon, cherchait à organiser les travaux. Il disposait, comme on l'a vu, d'un certain nombre d'ingénieurs que, selon les termes de l'arrêté du 20 fructidor, il allait partager en deux équipes. Le hameau d'Algaby, au confluent des torrents du Laquinbach et du Krummbach, formait la limite. Bien que la frontière italienne fût beaucoup plus à l'est, Bonaparte avait choisi ce point comme partageant presque également les treize lieues qui séparaient Brigue de Domo d'Ossola. Tant que l'entreprise restait confiée tout entière à la République française, ce léger écart ne présentait pas d'inconvénients.

A la tête de la première brigade, Turreau plaça l'ingénieur Lescot, auquel il adjoignit un ingénieur ordinaire, M. Plainchant, et deux élèves, MM. Cordier et Polonceau. Chacun de ces collaborateurs, échelonnés sur le trajet de Brigue à Algaby, aurait son secteur, dont il dirigerait l'exécution. Il en serait de même à partir d'Algaby, où la seconde brigade possédait, elle aussi, outre son chef, M. Duchêne, un ingénieur ordinaire, M. Latombe, et deux élèves, MM. Coïc et Baduel.

Ces dispositions préalables étaient judicieuses. Pour en tirer profit, il était

indispensable de fixer le tracé définitif de la route par un plan général mûrement étudié et discuté. Or, ce que le général Turreau avait pu observer, dès sa première reconnaissance de fâcheuse mémoire, était bien peu de chose. Comment atteindrait-on le plateau du Simplon, sur le côté valaisan ? Se bornerait-on à suivre l'ancien chemin muletier, à l'égaliser, ou l'abandonnerait-on en partie pour adopter une voie toute différente ? Et dans la vallée de la Doveria, combien de difficultés qui paraissaient insurmontables ! Fallait-il s'attacher au cours même du torrent, s'ouvrir un passage le long des parois de rochers à pic, ou imiter les Romains et gagner les hauteurs ? Ces multiples interrogations, ces questions capitales, Turreau et ses ingénieurs se les posèrent assurément, mais il est impossible d'affirmer qu'ils leur donnèrent une solution définitive ou, du moins, uniforme.

Immobilisés au pied de la montagne par la neige tombée en abondance, ils étaient condamnés à l'inaction pour de longues semaines. Tandis que Duchêne annonçait à Céard, le 9 décembre 1800, son arrivée à Domo d'Ossola, Lescot, brassant la neige, n'avait pu atteindre Brigue que dix jours plus tard. « Nous n'avons encore qu'une compagnie de sapeurs répandus sur toute la route, mandait-il. Quarante sont venus avec moi à Brigg, pour être employés aux préparatifs des travaux... Je me félicite d'avance d'avoir à parcourir nos montagnes avec vous, afin de profiter de vos lumières pour commencer une besogne de cette importance. »

Tous, général, officiers et



MAISONS A EGGEN
ET LE FLETSCHHORN

ingénieurs, dans ces premiers mois, arrivaient pleins d'entrain, conscients de la grandeur de la mission qui leur était confiée par le Premier Consul, pressés de commencer leur besogne. Mais en face de cette nature alpestre, rude, âpre, sauvage, au milieu du long hiver qui s'ouvrait, l'énergie des premiers jours allait avoir à lutter contre le découragement. Tandis que Turreau et Duchêne, enfermés dans leurs bureaux à Domo, tuaient le temps en élaborant leurs projets, en procédant à quelques reconnaissances dans la plaine, le long de la Toce, leurs camarades, bloqués à Brigue, se désespéraient de leur oisiveté et maudissaient la solitude absolue qui les accablait. Le bourg, qui avait perdu sa prospérité d'autrefois, dévasté par les guerres récentes, en communication difficile avec le reste de la vallée, présentait l'image de la misère et inspirait de tristes réflexions aux malheureux ingénieurs, habitués au confort de la plaine. L'un d'eux, Carre-Wagniat, qui ne fut occupé que provisoirement au Simplon, dépeignait en termes amers leur lugubre position, en ce premier jour de l'an 1801. « Le manque de ressources en tous genres, la misère profonde et accablante, la dévastation complète dont cette vallée et presque toutes les habitations sont frappées, telle est la sphère dans laquelle nous vivons ici. Longtemps



LA POSTE EN HIVER



LA ROUTE EN HIVER AUX ENVIRONS DE L'HOSPICE

« n'ayant qu'une mauvaise paille pour coucher, nous sommes enfin parvenus à
« faire des réquisitions, à avoir chacun un matelas fort dur, qui, depuis vingt ans
« qu'il existe, n'a jamais été refait, ni la toile lavée. Nos chambres sont à peu près
« conformes et meublées suivant cet état brillant, les carreaux en sont cassés, et
« l'air, murmurant au travers des plus petites ouvertures, vient largement vous
« caresser et répandre sur vous le froid glacé des montagnes de la Norvège.

« Quant à la nourriture, nous sommes réduits à manger nos rations ; le pain de
« munition est passablement bon, mais la viande est le plus souvent si dure, qu'on
« est obligé de renoncer à en manger, malgré qu'on soit porté à avoir de l'appétit...
« En général, il y a peu de denrées, et toutes celles qu'on a, quoique très chères,
« sont loin de flatter les palais les moins délicats. Il règne d'ailleurs partout tant
« de malpropreté, qu'on est peu disposé d'obtenir à cet égard la moindre jouissance.
« Ce tableau... n'est pas exagéré. » L'ingénieur engageait aussi son chef, Céard, le
destinataire de ces lignes, « à se précautionner d'une paire de draps », lorsqu'il
viendrait à Brigg, « et à y transporter tout ce qu'il croirait nécessaire à ses prin-
cipaux besoins ».

Au reste, le dénuement complet de la localité n'était pas le seul objet des plaintes de Carre-Wagniat. Sa lettre et d'autres qui suivent permettent d'entrevoir la manifestation de sentiments et de faits qui, bien plus que la montagne farouche, les obstacles, la mauvaise saison, étaient de nature à entraver la marche de l'entreprise : le défaut d'entente et les dissentiments. Carre-Wagniat s'en était expliqué sans ambages : « 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 .» Pour remédier à ces déplorables dispositions, il aurait fallu une discipline sévère, et ceux qui étaient précisément les plus intéressés à l'affaire négligeaient ces conditions indispensables. De Genève, Nicolas Céard, qui suivait avec attention les débuts des travaux, ne tarda pas à se rendre compte du danger qui menaçait. Carre-Wagniat 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, Céard crut l'occasion bonne d'intervenir, et il le fit rudement, avec sa vigueur coutumière. « J'ai reçu, mon cher camarade, votre projet, répondait-il à l'ingénieur, « le 8 février 1801. Il est mal exposé, vous me permettrez de vous le dire, sans plans « seulement esquissés qui puissent donner à le juger.... Au surplus, pour être devenu à « peu près militaire, il n'en est pas résulté que vous en ayez adopté la subordination, « puisque vous envoyez des projets d'un côté, pendant que vos chefs Lescot et Duchêne « en font d'autres, sans rapports sans doute avec les vôtres. Tout cela, mon cher, va « mal et ne vous conduira à rien de bien, 1° parce que vous 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 vôtre ni celui d'aucun de vous. » En s'exprimant ainsi, Céard voyait singulièrement juste ; il pressentait les tiraillements incessants qui compromettraient la réussite finale et qui ne les exposeraient, eux, les artisans de l'œuvre, comme il l'exprimait à l'ingénieur Lescot, « qu'à être réduits à la nullité et bernés par-dessus le marché ».

Au point où nous en sommes parvenus, c'est-à-dire dans les premiers jours de l'année 1801, où en étaient les relations de l'inspecteur du Simplon avec le général Turreau ? On ne se trompera guère en avançant que ce dernier n'avait appris la nomination de Céard qu'avec un certain regret. Là encore, il devait y avoir inévitablement conflit entre l'administration militaire et la direction des ponts et chaussées, la première souhaitant de rester maîtresse de l'entreprise et redoutant l'ingérence des pouvoirs civils. Aussi, malgré les termes courtois avec lesquels Turreau avait accueilli l'ingénieur du Léman, ses préventions ne laissaient aucun doute. « C'est à « vous de juger le temps où votre présence peut être utile à Domo d'Ossola, avait-il



LAC D'HOPSCHEN SUR LE PLATEAU DU SIMPLON

« répondu à Céard, qui le consultait au sujet de la date de sa première inspection.
« D'après les instructions que j'ai reçues du ministre de la Guerre, vos attributions se
« bornent à examiner les travaux de vos deux collègues et à les éclairer de vos avis.
« L'exécution regarde exclusivement les ingénieurs Lescot et Duchêne, sous ma



A TRAVERS LES ÉBOULIS DU ROSSBODEN

« surveillance immédiate. » C'est sur cette impression plutôt fraîche que Céard en était resté. Les changements qui survinrent avant la fin de l'année dans l'organisation des travaux et qui enlevèrent à Turreau ses fonctions, interrompirent ses relations avec Céard, et il est difficile de connaître quels étaient les véritables sentiments de celui-ci sur les mérites et les qualités de son collègue. Nous aurions aimé savoir comment Céard jugea la conduite du général dans ce pays du Valais, où son séjour laissa le plus néfaste des souvenirs, comment il apprécia les actes de celui qu'un récent historien national appelait un « génie malfaisant ». Céard comprit-il, comme nous le faisons aujourd'hui, ce qu'avait de fâcheux pour l'entreprise qu'il dirigeait, pour son succès, pour sa rapide exécution, la présence d'un personnage devenu odieux au peuple valaisan ? Son prudent silence empêche de rien affirmer. Quoi qu'il en soit, il est un fait certain, c'est que, si la nouvelle de

l'ouverture d'une route au Simplon rencontra tant de défaveur en Valais, si la population se montra ouvertement hostile à la marche de l'œuvre, l'arrivée et la présence de Turreau, dont le nom restait attaché au projet, furent cause en grande partie de cette aversion non déguisée. D'autres raisons, et en particulier les expropriations, sur lesquelles nous reviendrons, contribuèrent à augmenter ce discrédit.

Est-ce à dire que Turreau fût entièrement dépourvu des qualités qu'exigeait la tâche à lui confiée? Assurément non. Il était intelligent, instruit. Il comprit, mieux qu'on n'eût pu le croire, la conception de Bonaparte, les conséquences qu'entraînerait l'établissement d'une voie au travers des Alpes, telle que le Simplon. La preuve en est la lettre qu'il adressa à ce sujet au Premier Consul, peu de temps après son arrivée à Domo d'Ossola, lettre dans laquelle il développait sa pensée avec une véritable largeur de vues ; cette pièce mérite d'être reproduite en entier :

Le général Turreau, chargé par le gouvernement français de l'ouverture de la route du Simplon et investi de tous les pouvoirs nécessaires pour accélérer cette opération par des mesures extraordinaires, au général Bonaparte, Premier Consul de la République.

Au quartier général de Domo d'Ossola, le 22 nivôse an 9
de la République une et indivisible (12 janvier 1801).

Mon général,

En réfléchissant sur votre arrêté du 20 fructidor dernier, j'ai hésité longtemps avant d'en déterminer le mode d'exécution. Sa précision et sa clarté ne me permettaient point d'en interpréter, encore moins d'en étendre les dispositions. Et cependant, j'ai pensé que c'eût été mal saisir vos intentions de n'envisager l'utilité de cette entreprise que sous le point de vue militaire.

J'ai pensé que vous aviez considéré et son influence sur la destinée politique des États limitrophes, et le prodigieux accroissement des relations commerciales, non seulement de la Suisse avec l'Italie, mais même de tout le Nord avec le Midi de l'Europe. J'ai présumé encore que, si l'exécution de ce projet pouvait conduire à des découvertes utiles, il fallait avertir les sciences d'en profiter.

C'est donc sous l'ensemble de ces divers rapports que j'ai conçu les dispositions implicites de votre arrêté.

En conséquence, la route qui doit traverser le Simplon sera praticable toute l'année et par toute espèce de voitures. Cette route n'aura ni la largeur ni l'élégance de nos chaussées de France. Son luxe sera dans la solidité, la sûreté et l'adresse de sa construction. Il n'existera point dans ce genre de monument aussi intéressant pour les curieux, les travaux et les militaires. J'adresse au ministre de la Guerre tous mes rapports relatifs aux travaux, mes instructions aux ingénieurs, mes arrêtés, etc.

J'ai communiqué au ministre des Relations extérieures quelques idées politiques dont le résultat est lié à ceux des travaux du Simplon, telles que l'encaissement du Rhône, rendu alors susceptible de navigation, le tracé de nouvelles limites, la réunion du Valais, etc. Je



ALPE ET GLACIER DE ROSSBODEN

lui ai envoyé aussi copie d'un mémoire que j'ai fait à la fin de la campagne de l'an VII et que je fis passer dans le temps au directoire exécutif de l'Helvétie sur les moyens de régénérer le Valais, etc. J'ai demandé au ministre de l'Intérieur de m'envoyer, s'il le jugeait convenable, quelques hommes instruits en botanique et surtout en minéralogie pour observer les entrailles du Simplon, à mesure que l'effet de la mine leur en offrira les moyens. Je l'ai prié également de me procurer quelques artistes d'un mérite reconnu, pour exécuter en relief les différents sites qu'offrent les gorges de la Saltine et de Dovedro, où passe la route existante, et où le nouveau tracé conduira la route projetée.

Voilà, mon général, la marche que j'ai tenue pour exécuter vos ordres et remplir vos intentions. Les travaux sont commencés dans cette partie depuis le premier de ce mois. J'ai été obligé de les différer du côté de Brigg. Nous avons fait des efforts inutiles pour vaincre la résistance de la nature. Il faut attendre que la masse des neiges soit diminuée pour achever le tracé ; mais ce délai ne sera pas long.

Je vous prie, mon général, d'agréer les hommages de mon respect,

TURREAU

Ainsi l'auteur de ces lignes, tout militaire qu'il fût, envisageait aisément la perspective de voir la route du Simplon dépasser le but, exclusivement stratégique, qui en avait décidé l'établissement. Il la prévoyait grosse de conséquences capitales pour

les relations de la France avec l'Italie, et, en facilitant aux savants l'accès de la montagne, en leur permettant « d'observer ses entrailles », il faisait preuve d'une sagacité et d'une pénétration qu'on n'a pas coutume de rencontrer chez ses pareils.

Il y avait, il missive certain- qui méritaient ainsi, lorsqu'il caissement du alors susceptible Mais on peut écrivant cette avait agi sous l'un des officiers jor, l'adjudant-Quatremère - personnage, qui gné le général son passage au un récit de l'ex- mes hyperboli- d'une imagina- nes. L'esprit ceptions gigan- originales, il valoir ses talents a renouvelé des tant de succès, arracher les ar- plus tard de lui nieurs du Sim- « à toute force



SUR LE COL DU SIMPLON

« cette machine pour débarrasser les masses de granit et les rochers du Simplon. Il « fulmine contre ceux qui ne veulent pas se laisser enthousiasmer comme lui de « cette belle invention... » Un autre de ses projets consistait à établir entre Paris et Ancône une communication par la Gemmi, dont il prétendait avoir le secret. Il la présentait en ces termes au ministre de la Guerre : « Attaché derechef au service de

est vrai, dans sa nes assertions d'être prouvées; parlait de « l'en- Rhône rendu de navigation ». présumer qu'en phrase, Turreau l'influence de de son état-ma- commandant Disjonval. Ce avait accompa- Béthencourt à Simplon, et fait pédition en ter- ques, était doué tion sans bor- rempli de con- tesques, hardies, brûlait de faire méconnus. « Il Grecs, avec au- une machine à bres », racontera un des ingé- plon. « Il veut qu'on emploie

« la République, dans ces lieux où je fus d'abord envoyé par vos ordres directs, « chargé de seconder une des plus grandes et des plus belles tâches à laquelle la « carrière des armes puisse élever et conduire, je n'attends que l'attention qui renaitra « sans doute, de faire circuler de nouveau dans l'Europe savante et guerrière les « suites, si heureuses en tous points, de l'expédition qui vous a eu pour chef. » Cet officier brouillon et ses billevesées finirent par agacer l'inspecteur Céard. Quatremère venait d'imprimer qu'il avait découvert en Valais un « milliard de mélèzes de cent vingt ans d'âge et de cent vingt pieds de hauteur », et il annonçait, triomphant, qu'il serait facile d'encaisser le Rhône pour faire flotter ce bois, qu'il y avait là une marine formidable, trésor inespéré pour la République. Dans une réponse parue à Genève, sous forme de lettre, Céard ne fut point embarrassé pour réfuter vigoureusement ces assertions, et pour en démontrer le ridicule. Il le fit avec cet esprit fin, mordant, qui le caractérisait. « L'homme aux mélèzes » se le tint pour dit.

Ce fut à la fin du mois de mars 1801 que Céard se décida à accomplir sa première tournée d'inspection au Simplon. Les nouvelles qu'il recevait de l'état des travaux, l'incertitude qui paraissait régner à Brigue et à Domo, le manque d'entente, lui faisaient désirer de plus en plus vivement d'arriver sur les lieux et de constater par lui-même où l'on en était. De l'absence complète d'un plan général, réglant la direction de la route, déterminant son emplacement exact sur tout le parcours, Céard ne pouvait douter. Le 1^{er} janvier 1801, l'ingénieur Carre-Wagniat l'en avait clairement averti : « Il n'y a encore rien de déterminé de ce côté, relativement à l'emplacement de cette « route. Nos reconnaissances à cet égard ne sont qu'à moitié faites, et la neige qui « tombe avec abondance, en retardant peut-être pour plus d'un mois leur cours, nous « laisse actuellement dans une profonde inaction. »

Du côté italien, Duchêne avouait la même incurie. L'on travaillait sans vues arrêtées, un peu au hasard, l'ingénieur ayant bien dans sa tête un plan d'ensemble, mais il n'avait point encore trouvé le temps de le rédiger. La présence de Céard était donc indispensable. Il arriva à Brigue le 22 mars, et constata aussitôt que ses craintes étaient fondées, que tout était à entreprendre. Il faut cependant atténuer un peu ses expressions, lorsqu'il écrira plus tard qu'il ne trouva à Brigue « rien de fait ni de commencé, que des opérations fausses, entreprises au delà de cette ville », mais Céard était en droit d'éprouver quelque surprise à la vue de ce qu'on lui montrait. Sur les pentes qui s'élèvent au-dessus du bourg, le terrain avait été remué en quelques endroits, là où la neige l'avait permis. L'inspecteur se mit sur-le-champ à l'œuvre; le printemps qui commençait permettait d'espérer une période de grande activité, dont il fallait profiter dans les meilleures conditions.

Il prit dès l'abord une importante décision, celle de fixer le point de départ de la route, non point à Brigue, mais à Glis, village tout voisin, distant d'un kilomètre environ. Ce lieu lui paraissait plus propre à un grand établissement ; les débris que chassait la Saltine gênaient la sortie de Brigue ; à Glis, au contraire, la route pouvait s'élever plus facilement pour atteindre et franchir le torrent. De là cette modifi-



L'ÉGLISE DE GLIS ET LA ROUTE DU SIMPLON

cation assez inattendue au projet primitif, dans laquelle Céard voyait de multiples avantages. L'avenir, cette fois, démontra qu'il avait fait erreur, ou plutôt la tradition reprit ses droits en redonnant à Brigue son importance d'autrefois, en la rétablissant à la tête du passage. Et, à l'heure actuelle, le touriste contemple avec étonnement la chaussée abandonnée où pousse le gazon, qui, du pont de la Saltine, en une ligne majestueusement droite, descend vers l'église de Glis.

C'est du pied de cette dernière que devait partir la route. Curieux mélange de l'art gothique décadent et de la Renaissance, l'église de Glis, paroissiale de Brigue, élève au pied du Glishorn son vieux clocher roman, aux arcades aveugles, dont la

construction paraît remonter bien au delà du reste de l'église. La nef est franchement Renaissance; le chœur, au contraire, présente une décoration plus gothique, et le superbe retable, pieuse offrande du célèbre Georges Supersaxo, conserve ses sculptures richement fouillées, travail d'art incomparable. Sous ce porche ensoleillé, où viennent se jouer les rayons d'une lumière diaphane, c'est la même impression de l'Italie, la



PORCHE DE L'ÉGLISE A GLIS

même atmosphère joyeuse que devant la chapelle St-Sébastien à Brigue... Délaissée par la voie ferrée, par la route actuelle elle-même, Glis reste isolée, paisible, tandis que Brigue s'emplit des sifflets des locomotives et assiste au triomphe de la science moderne.

Sur le versant italien, Turreau et ses ingénieurs s'étaient mis à l'œuvre en plein hiver, le 23 janvier. A Brigue, au contraire, on attendait l'arrivée de Céard. Le 26 mars, en présence de plusieurs délégués des communes du Valais, conviés pour la circonstance, les premiers coups de pioche furent donnés sur la place de l'église, à Glis. Les paysans voyaient non sans crainte les sapeurs français attaquer l'entreprise;

ils accueillirent défavorablement les projets qui leur furent exposés ; ils prophétisaient l'insuccès.

Avant de pousser plus avant vers Domo d'Ossola, Céard régla encore définitivement l'emplacement du pont sur la Saltine, que devait franchir la nouvelle route au-dessus de Brigue. La question était délicate, capitale. En sortant de la montagne, au travers de gorges très profondes, le torrent se déversait impétueux, charriant des débris vers le Rhône. Le point choisi pour le pont futur entraînait la direction de la route sur les pentes du Brigerberg. L'ingénieur Lescot s'était prononcé pour un passage au-dessus du pont actuel. Céard, après mûre réflexion, arrêta l'emplacement. Puis, malgré la neige qui rendait les chemins glissants, il quitta Brigue, « sans autre instrument que ma montre, nous dit-il, pour mesurer les distances, ma canne et mon épée pour prendre les principaux angles ». Le lendemain, il parvenait à Crevola, s'y entretenait avec l'ingénieur Duchêne, occupé à lever les plans du pont monumental qu'il voulait lancer sur la Toce, et se rendit compte des premières opérations. Sur l'espace qui s'étendait de Crevola à Domo d'Ossola, dans une vallée peu accidentée, Turreau et ses collaborateurs avaient déjà ouvert la route, et le tracé en parut judicieux à l'inspecteur. Il est vrai que les difficultés de ce parcours n'étaient rien en comparaison du passage de la montagne.

Un mètre de neige couvrait le sommet du col, lorsque Céard le franchit de nouveau à son retour à Brigue. Aussi, sans mettre en doute sa parole, lorsqu'il nous affirme qu'on ne lui présenta à son premier voyage au Simplon aucun dessein général, on peut admettre qu'il eut, pour l'aider dans la levée de ce premier plan, quelques projets partiels, établis par les ingénieurs qui travaillaient en ce moment sur les lieux, et qu'il utilisa leurs indications. La température et le manque complet d'instruments de précision auraient empêché Céard de recueillir les observations nécessaires pour le plan général et détaillé qui fut le résultat de sa première tournée.

Tracé à grands coups de plume, sur une vaste échelle, ce plan, que nous avons sous les yeux, nous paraît aujourd'hui quelque peu grossier, mais il faut se rappeler dans quelles circonstances Céard le composa et sur quelles données vagues il s'appuya. Tel qu'il fut conçu, il s'écartait absolument, comme on va le voir, de l'ancien chemin muletier. En se mettant au travail, Céard s'était fixé, comme limite maximum de la pente qu'aurait la nouvelle route, le chiffre de 0^m08 par mètre (6 pouces au plus par toise). Or, les circonstances voulurent que ce fût précisément au sortir de Brigue que les pentes les plus fortes furent employées, d'autant plus qu'à la suite d'incidents regrettables, sur lesquels nous reviendrons, ce chiffre se trouva dépassé, et que les rampes, en cet endroit, perdirent de leur belle régularité.

En s'élevant sur les hauteurs du Brandwald, l'ingénieur avait reconnu bien vite que, pour triompher du passage aventureux des gorges de la Saltine, il y avait un point, un point unique qu'il s'agissait d'atteindre, et qui réunissait les conditions indispensables à la pente et à l'altitude du tracé futur. Les constructeurs du sentier primitif s'en étaient d'ailleurs rendu compte et y avaient abouti. Le *point commandé* —



FRAGMENT DU PREMIER PLAN DE LA ROUTE DU SIMPLON DESSINÉ PAR CÉARD

ce sera sa dénomination officielle — se trouvait situé sur les flancs du Brandwald, un peu avant le refuge actuel du Schallberg, à une altitude de 1300 mètres environ. Lorsque, de Brigue, on regarde la montagne, on aperçoit distinctement la ligne blanche de la route se détachant sur les forêts de sapins et contournant le mont pour disparaître ensuite. C'est là précisément qu'est le *point commandé*. Dès que le voyageur y parvient, il a devant lui toute la vallée de la Saltine, les contreforts du Monte-Leone; il aperçoit au loin le plateau du Simplon; il embrasse par avance, d'un regard, toute la route qu'il va suivre pour gagner le col.

A partir du Schallberg, Céard se décida à s'engager dans la vallée de Ganter, qui s'ouvre sur la gauche, et dont la rivière descend du glacier d'Aurona. Sur une distance de trois kilomètres environ, la route côtoyait le flanc droit de la vallée, par une pente relativement douce, ne dépassant pas 0^m03 par mètre; elle traversait le



LA ROUTE AU « POINT COMMANDÉ »

torrent de Ganter, sur un pont situé au-dessous du hameau de Bérissal, et reprenait ensuite la direction du sud-ouest vers le Rothwald, se retrouvait surplombant la vallée de la Saltine, à plusieurs centaines de mètres au-dessus du vieux chemin. Enfin, avant d'atteindre le col, vers le Schallbett, elle serpentait par un lacet sous le glacier de Kaltwasser, de néfaste renommée à cause de ses avalanches, pour s'éle-

ver à la hauteur de 2008 mètres, point culminant du tracé.

De cet endroit au village du Simplon, les difficultés étaient moins grandes. Elles reparaissaient à partir du hameau d'Algaby, après un coude aigu dans la direction du Laquinthal. Il s'agissait de s'enfoncer dans les gorges de la Doveria, « torrent encaissé et furieux », de s'ouvrir un passage au travers des parois de rochers, de creuser ceux-ci au moyen de galeries. « Cette partie offre les plus grandes difficultés », disait le rapport de Céard, et, dans sa première reconnaissance, l'inspecteur, effrayé et embarrassé par les obstacles qui surgissaient à Gondo, avait reculé devant une décision définitive. Ce lieu, « le plus effrayant et le plus sauvage qui fût », méritait d'être étudié à nouveau. Quant à ce qui concernait le passage de la Cherasca et le tracé jusqu'au pont de Crevola, Céard n'avait pu que se ranger à ce qui avait été adopté par le général Turreau, dès son arrivée. Eût-il été livré à ses propres moyens, il se fût probablement écarté du tracé suivi, pour gagner le riant village de Varzo, que l'on délaissait. Mais il était déjà trop tard; une modification telle que celle-ci entraînerait des frais trop élevés.

Tel est, dans ses grandes lignes, le plan général que l'inspecteur adressa, le 30 mai 1801, à M. Cretet, directeur des ponts et chaussées, plan accompagné d'un rapport sur son voyage au Simplon et d'un devis approximatif du coût de l'entreprise,

qui montait à la somme de 7,586,102 fr., dont 4,106,637 fr. au compte de la France et 3,479,465 fr. à fournir par la République cisalpine. Cet envoi ne pouvait arriver plus à propos. Durant les mois précédents, quelque insuffisante qu'eût été la besogne accomplie, elle avait suffi pour provoquer de sourdes disputes, soit parmi les coopérateurs de l'œuvre, soit de la part d'intrigants, qui ne se consolait pas d'avoir été tenus à l'écart. Ces derniers s'étaient permis les critiques les plus violentes à l'égard de l'organisation des travaux ; ils avaient même porté des accusations graves, et le bruit était parvenu à Paris qu'il se commettait au Simplon d'outrageants abus dans les adjudications, que les fonds des deux Républiques y étaient mis au pillage. Turreau et Céard, nantis de ces rumeurs, en démontrèrent au ministre l'exagération, mais elles avaient ému et exaspéré les ingénieurs, et spécialement les élèves des ponts et chaussées, frais émoulus de l'École. Dans un mémoire à ce sujet, composé sous leur inspiration, on lit ceci : « N'est-on pas indigné, lorsqu'on considère que de jeunes artistes, « élevés avec distinction et habitués aux douceurs de la vie, qui ont fait le sacrifice de



PORTAIL DE L'ÉGLISE DE GLIS
POINT DE DÉPART DE LA ROUTE DU SIMPLON

« toutes sortes de jouissances pour servir la République, dans un pays aussi horrible, « n'obtiennent que les dégoûts dont on les abreuve ? »

Cet état fâcheux avait aussi pour cause les défauts de l'arrêté du 20 fructidor, avec ses pouvoirs mal définis, enchevêtrés, et surtout la part donnée à l'administration militaire. L'on s'en était si bien rendu compte à Paris, que, dès la fin d'avril, le ministre de l'Intérieur proposait aux Consuls une modification importante au régime jusqu'alors suivi : le transfert au gouvernement cisalpin de l'exécution de toute la partie de la route qui n'était point à la charge de la République française. Le premier y gagnerait de surveiller directement l'emploi de ses fonds, « et de pouvoir en rendre compte à la nation cisalpine ». Mais les intentions de Bonaparte étaient autres. Il refusa d'accéder au projet qui lui était soumis. Ce qu'il entendait alors, — il avait saisi les inconvénients du système actuel, — c'était garder la haute main sur la construction de la route du Simplon, et la faire exécuter à son gré, sans négliger cependant les moyens de l'améliorer, de l'accélérer. Et voilà pourquoi, au moment où Céard expédiait au ministre son premier rapport et son plan général, il recevait de nouvelles instructions, qui lui enjoignaient de préparer sans retard un mémoire exposant les rectifications à apporter à l'organisation en vigueur et permettant de faire passer l'entreprise dans les attributions du ministre de l'Intérieur. Le fait de confier cette mission délicate à l'ingénieur du Léman montre l'estime que l'on ressentait pour ses talents. Il fallait beaucoup de tact pour exécuter cet ordre sans éveiller les soupçons du général Turreau.

Avant d'en venir aux conséquences importantes de cette démarche du gouvernement français, il importe de ne pas quitter le magistral rapport de Céard du 30 mai, sans mentionner l'idée ingénieuse qu'exprimait l'inspecteur touchant un point capital de l'entreprise. Sa tournée au Simplon venait de le convaincre d'une chose : la route achevée, il serait impossible de la rendre praticable durant toute l'année. Les chutes énormes de neige, les tempêtes, les avalanches surtout, dont on lui avait raconté partout les effets désastreux, devaient nécessairement arrêter la circulation sur le sommet du col pendant six à sept mois de l'année. Dans ces conditions, que devenait la pensée du Premier Consul, qui comptait sur le Simplon pour le passage de ses canons en tout temps ?

L'inspecteur, après réflexion, crut avoir trouvé la solution du problème. D'après son projet, nous l'avons dit, la route, avant d'atteindre le plateau supérieur, avait à franchir un endroit périlleux, situé au-dessous du glacier de Kaltwasser et surplombant le hameau des Tavernettes, au fond de la vallée. Là, au printemps, de terribles avalanches ne cessaient de dévaler, brisant et emportant tout par leur masse.



MONUMENT SUPERSAXO DANS L'ÉGLISE DE GLIS

Voulait-on éviter des catastrophes et des réparations immenses, coûteuses, chaque année, il fallait couvrir la route d'une enveloppe protectrice, la faire passer dans une galerie de pierre, construite de matériaux à toute épreuve, qui résisterait à la poussée formidable extérieure, et sur laquelle glisseraient les avalanches.

Céard n'eut pas de peine à faire admettre son idée en ce qui concernait cet endroit et d'autres semblablement exposés. Au Schallbett et au Kaltwasser, d'ailleurs, les galeries projetées se creuseraient dans le rocher avec toutes les garanties de solidité désirables. Mais l'inspecteur alla plus loin ; il proposa de recouvrir entièrement la route, sur un parcours d'une quinzaine de kilomètres, du Schallbett à Algaby, « pour traverser la région des neiges, qui rendaient, quelque effort que l'on fit, la route impraticable aux voitures, huit grands mois de l'année ». Aux inconvénients du projet, l'humidité continuelle, l'obscurité persistante, la vue cachée sur une grande partie du trajet, la dépense excessive surtout, l'inspecteur opposait les avantages multiples de la conception, qui garantirait les voyageurs des tourbillons de neige, des atteintes du froid, qui permettrait la circulation ininterrompue de l'artillerie et des

voitures, qui offrirait aux ouvriers un abri durant la construction. Son idée rencontra la plus vive opposition. Le général Turreau, auquel il s'en était ouvert, après avoir accepté d'en discuter avec lui dans une lettre du 21 juin, lui avouait franchement, le 25 juillet, qu'il repoussait ce projet, et le directeur des ponts et chaussées, consulté à son tour, ne se montra guère plus encourageant. « Votre système de galeries couvertes, répondait-il à Céard, le 16 juillet, n'a point encore été discuté. Il pourra éprouver des oppositions comme système nouveau et non éprouvé. »

Au reste, de graves préoccupations venaient absorber l'inspecteur des travaux du Simplon. Aux critiques formulées contre l'administration, aux querelles intestines et aux intrigues, s'ajoutaient maintenant les réclamations du gouvernement cisalpin, qui prétendait ses droits lésés, méconnus, qui affirmait que ses représentants étaient traités avec mépris. Les Valaisans, de leur côté, entravaient ouvertement l'entreprise, refusaient toute aide. La situation devenait intolérable, et Céard avait à faire face à des difficultés inouïes. Si tout ne fut pas compromis à ce moment-là, c'est que son esprit ingénieux, très souple, réussit à maintenir réunis des éléments divers qui menaçaient de se débander. Aussi dut-il accueillir avec un véritable soulagement la décision que venait de prendre le Premier Consul, et que lui transmit un arrêté de ce dernier en date du 19 messidor an 9 (8 juillet 1801).

Réorganisée de fond en comble, soumise à de nouvelles directions, la construction de la route du Simplon promettait de prendre un essor inconnu jusqu'ici.



La Construction

Période civile



L'INGÉNIEUR NICOLAS CÉARD

D'après une miniature appartenant à M. James Odier



'ÉTAIT un régime nouveau que créait l'arrêté consulaire du 19 messidor. La pensée qui l'avait dicté, celle du Premier Consul, allait désormais hâter l'exécution de la route du Simplon et lui donner l'unité de direction indispensable, si faible auparavant. Si ceux qui sont à l'œuvre s'illusionnent encore sur la durée des travaux, si l'achèvement total recule d'année en année, comme sous l'effet d'un décevant mirage, l'homme qui a conçu l'entreprise ne la perd pas de vue, et sans fracas, sans interruption, sa volonté s'affirme ; elle talonne, presse, contrôle ceux qu'il a chargés de réaliser son hardi projet. Au surplus, les événements qui s'accomplissent à l'intérieur de la France et en Europe, en même temps qu'ils révèlent avec toujours plus de précision l'importance de la route, les services qu'elle rendra, le rôle stratégique qu'elle jouera, ces événements servent la bonne marche de l'œuvre : en confiant à Bonaparte un pouvoir toujours plus durable, le consulat décennal, puis le consulat à vie, le gouvernement de la République lui permet d'exécuter sa conception avec une entière liberté.

Au Simplon, comme ailleurs, l'on profite des connaissances acquises ; chaque nouvelle ordonnance marque un progrès sur ce qui a été accompli précédemment. C'est ainsi que l'arrêté du 19 messidor, dans cette marche ascendante, apportait les plus heureuses innovations. L'article premier transférait l'entreprise au pouvoir civil, au ministère de l'Intérieur, et en déchargeait entièrement le ministère de la Guerre. Un second article créait un commissaire du gouvernement, auquel était confiée « l'administration, surveillance, police et comptabilité des travaux ». Centralisant les fonds fournis par les deux Républiques, ce commissaire en réglerait l'emploi, en aurait la responsabilité, vérifierait les comptes, et mettrait fin ainsi aux dilapidations. Sa présence sur les lieux rassurerait les autorités de la République italienne, inquiètes de l'emploi de leurs subsides. Ces mêmes autorités trouveraient aussi un appui en l'ingénieur-inspecteur, qui écouterait leurs réclamations et en tiendrait compte. Nicolas Céard était enfin conservé dans ses fonctions, qui, « de temporaires et dégagées de responsabilités » qu'elles étaient, devenaient au contraire durables et nettement établies. Cette interprétation ressort des termes mêmes employés par le directeur des ponts et chaussées, Cretet, dans une lettre du 16 juillet 1801 : « Vous voyez, « citoyen, que l'affaire du Simplon « excite toute la sollicitude du gou- « vernement. Vous êtes investi par « lui d'une importante fonction, que « vous remplirez bien, parce que vous « en avez la volonté et les moyens. » On demandait de plus à Céard un nouveau rapport sur le tracé. Il en profiterait pour examiner les propositions du gouvernement cisalpin, qui désirait qu'on abandonnât la route par les gorges de la Doveria, pour gravir la vallée et passer par Frassinodi et Trasquera.

Les conditions générales dans lesquelles devaient se poursuivre les



travaux étaient maintenant connues. L'on savait qu'en conséquence de la rigueur des hivers et de leur durée, l'on ne pouvait utiliser réellement que les mois d'été. C'est alors qu'il faudrait déployer une activité fébrile, attaquer la montagne partout ; mais, pour opérer avec profit, des préparatifs s'imposaient. Les longs mois d'hiver ne seraient ainsi point perdus.

Les modifications qu'apporta l'arrêté consulaire furent cause d'un temps d'arrêt. Le commissaire désigné, un ancien préfet du nom de Charvet, n'était point encore sur les lieux. Il attendait à Paris des instructions détaillées, et l'argent manquait dans les caisses, à Brigue. Les troupes employées jusqu'alors — c'étaient, entre autres, deux compagnies du deuxième bataillon de sapeurs — allaient passer en Italie. L'ingénieur Lescot déplorait cet arrêt : « Je suis d'autant plus affecté de voir languir nos travaux, « écrivait-il à Céard, que j'aurais pu vous faire voir, à l'arrivée du commissaire ici, « des ateliers en grande activité. » Il était précisément averti du prochain passage de l'illustre géologue Dolomieu, échappé des prisons de Malte et protégé par le Premier Consul. Dolomieu parcourait les Alpes, le Mont-Blanc, le Grand-Saint-Bernard ; l'impression qu'il remporterait des travaux du Simplon aurait certainement du poids à Paris. Cretet, auquel Céard transmettait ces nouvelles fâcheuses, se déclarait hors de cause, et promettait le départ imminent des fonds nécessaires.

Bonaparte, tout en refusant de laisser le gouvernement cisalpin s'ingérer dans l'exécution matérielle des travaux du Simplon, l'avait autorisé à exercer sur la partie à sa charge une sorte de surveillance. Cette concession, bien faible encore, paraissait fort justifiée. L'avenir démontra qu'elle était insuffisante. Quoi qu'il en soit, avant de rédiger le rapport qu'attendait le Premier Consul, Céard jugea indispensable de se rendre à Milan, siège des autorités italiennes. Ce voyage lui permettrait d'inspecter le Simplon, et de constater où l'on en était, en cette fin de campagne. Il fut enchanté de la réception qu'on lui fit. Le gouvernement provisoire et Murat, qui exerçait dans le pays, au nom de Napoléon, une sorte de dictature militaire, comblèrent d'attentions l'inspecteur, qui les avait conquis par ses talents et sa bonne grâce. La volumineuse correspondance conservée dans les papiers de Céard ne contient que des témoignages de l'estime qu'éprouva le gouvernement italien pour le sympathique ingénieur, dont la délicatesse et les prévenances résolurent dans la suite tant de difficultés. Le futur vice-roi de Naples, empanaché et hâbleur, n'avait pas manqué de l'impressionner, et il se rappela toujours la réponse qu'il en reçut, lorsqu'il lui demandait de la poudre pour le Simplon. Murat s'était excusé de n'en point avoir, et, montrant les convives, tous Italiens, qui dinaient avec lui, avait ajouté : « Avec ces gens-là ? Oh ! mes baïonnettes sont bien suffisantes ! »

Céard repassa la montagne le dernier jour d'octobre. Trois pieds de neige couvraient déjà le chemin. Accompagné de l'ingénieur Cournon, il put se convaincre des obstacles que rencontrerait l'entreprise ; tout ce qu'on pouvait espérer de faire durant l'hiver, c'était de procéder à quelques escarpements au-dessus de Brigue, et d'achever le tronçon de Domo d'Ossola à Crevola. Dans une lettre à Cretet, Céard résumait ce qui avait été exécuté jusque-là : « Six lieues, savoir deux du côté de Brigue et « quatre de celui de Domo, mais, *pour être vrai à la rigueur*, ajoutait-il, on ne peut « compter que cinq lieues de parfaitement exécutées, quoique six lieues puissent être « suivies commodément par deux voitures de front. »

A peine Céard fut-il rentré à Genève, qu'il y reçut la visite du commissaire Charvet, qui se rendait à Brigue selon l'ordre du Premier Consul. Dès leur première rencontre, ces deux hommes comprirent qu'ils s'entendraient. Charvet avait la confiance et l'enthousiasme de son collègue ; comme lui, il avait saisi les vues de Napoléon, leur grandeur. Céard put lui tracer un tableau exact de la situation et l'entretenir avec détail des espérances et des difficultés de l'entreprise, des ingénieurs qui y étaient attachés. « J'ai trouvé en eux, écrivait Charvet, en parlant de Lescot et de Cournon, « tout ce que vous m'avez annoncé, ainsi que dans les citoyens Plainchant, Latombe, « Cordier et Baduel. Ils réunissent tous à des talents réels les qualités aimables de la « société, et j'en espère de grandes ressources pendant mon séjour de l'été à Domo et « sur les ateliers. » Mais cette impression encourageante était cruellement diminuée par le manque complet de ressources à Brigue. « Vous avez eu également raison, « disait le commissaire à Céard, en me parlant du pays et du dénuement absolu où « on y est de ressources et de société. Je n'ai rien vu de pareil depuis que je voyage. « Le contraste était encore plus frappant en sortant de Genève, où j'ai trouvé dans « une société charmante un accueil infiniment flatteur. »

De même que Céard s'était rendu à Milan pour s'y éclairer et prendre l'avis du gouvernement cisalpin, le commissaire Charvet se décida à entreprendre ce voyage dans un but identique. Il dut probablement croiser sur sa route l'ingénieur Lescot. Ce dernier avait été appelé en Italie à la suite d'ennuis, suscités par un de ces intrigants qui étaient la plaie de l'entreprise. On était au cœur de l'hiver, et, en l'état actuel, la traversée du col n'était point chose aisée. Le 14 janvier 1802, Lescot quittait Domo avec une faible escorte ; le chemin, qui n'était plus ouvert, le força bientôt de mettre pied à terre et de brasser la neige. Une tempête survint, et les tourbillons enveloppèrent les voyageurs, les aveuglèrent, menaçant de les asphyxier. Lescot n'échappa que par miracle à la mort ; mais l'émotion et la fatigue avaient été si violentes, qu'il arriva exténué à Brigue. Le 18 janvier 1802, son camarade l'ingénieur Plainchant en informait

Céard : « Il a eu la fièvre dès le soir même de son arrivée à Brigue, ce premier accès ne
« l'a quitté que cette nuit. Il a été saigné hier soir... Jamais on n'a vu la montagne aussi
« mauvaise qu'elle l'est actuellement. Elle est encombrée de neige sur une longueur
« de douze lieues. Le parent du payeur a failli périr dans le voyage à cause du froid



ENTRÉE DU VILLAGE DE SIMPLON

« excessif, et d'un petit nombre de soldats qui composaient l'escorte, trois ont eu les
« pieds gelés, et les autres sont bien fatigués. » Hélas ! dans de si misérables condi-
tions, sans médecin habile, le malheureux ingénieur n'allait pas en réchapper. Une
pleurésie se déclara, et, le premier pluviôse (21 janvier), il expirait, âgé de quarante-trois
ans. On l'enterra le surlendemain dans le cimetière de la vieille église de Glis. Ce fut
un deuil général à Brigue, non seulement chez ses collègues, qui s'étaient évertués à
le sauver, mais chez les habitants du bourg ; la bonne grâce du « commandant
français », comme on l'appelait, lui avait gagné tous les cœurs.

Le départ de Lescot plongea dans un grand embarras ceux qui étaient chargés
de poursuivre son œuvre. Il avait présidé aux premiers coups de pioche, il avait

parcouru plusieurs fois la montagne; un séjour de vingt mois lui avait permis de méditer les combinaisons les plus variées, et les plans qu'il laissait ne pouvaient donner qu'une idée incomplète de ce labeur persévérant et continu. Mais l'expérience qu'il avait acquise, et dont il se prévalait, devait présenter quelque inconvénient; elle l'entraîna à adopter pour la route certaines modifications de tracé, sans en avoir référé en haut lieu. C'est ainsi que, sur les pentes qui dominent Brigue, Lescot, après avoir traversé la Saltine, au lieu de s'élever rapidement, s'était éloigné du mamelon du Calvaire, qu'il s'agissait de gagner, avait négligé l'inclinaison prévue, et, sur la côte de Brandwald alors, il avait été forcé d'augmenter tout à coup la pente de la route. Tout cela, aux dires de l'inspecteur, bouleversait l'aspect primitif du tracé et sa régularité.

La liberté trop grande prise par Lescot en cet endroit produisit de fâcheux résultats, que des corrections tardives ne parvinrent pas à faire disparaître. Le 16 février 1802, Céard s'en entretenait à cœur ouvert avec l'ingénieur Plainchant : « Je
« n'ai jamais pu concevoir la démangeaison que notre camarade Lescot avait conçue
« de faire entreprendre la route du Simplon partout. Les premières rectifications que
« j'avais été obligé de faire l'avaient affligé sans doute. Il a voulu éviter les suivantes,
« en s'y prenant de cette manière, et vous voyez comme il a réussi. »

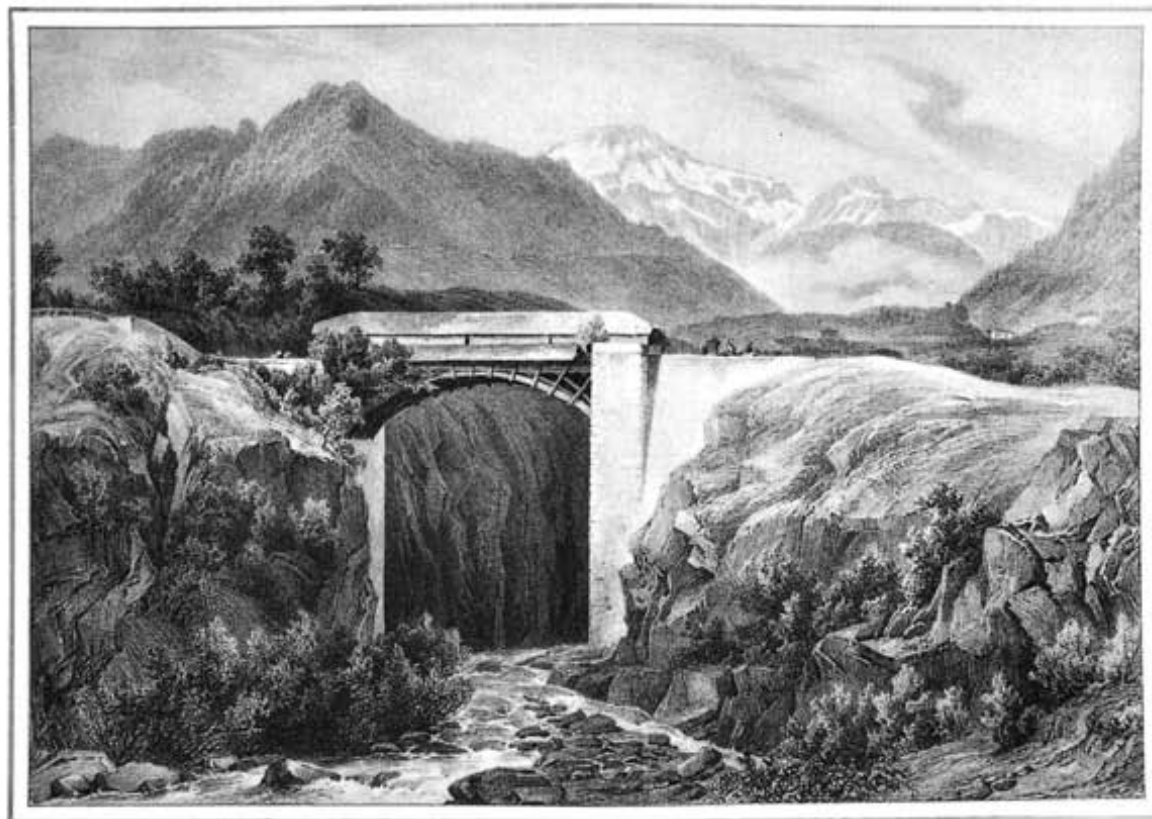
Ce ne fut pas avant la fin du mois de mars 1802 que l'inspecteur se déclara prêt à livrer les nouveaux mémoires que lui imposait l'arrêté du 19 messidor. Outre un plan détaillé, plus complet que le précédent, qui avait été ébauché dans des conditions si précaires, Céard adressait au directeur Cretet un projet du pont de la Saltine, l'un des ouvrages d'art les plus importants de l'entreprise. L'exécution en avait été confiée d'abord à Lescot; après sa mort, Céard s'en chargea. Ce devait être le monument glorieux du passage, la manifestation éclatante de la grandeur de l'œuvre. Construit tout en bois, sur des culées de 35 mètres de hauteur, au sortir du sombre débouché, le pont de la Saltine, aujourd'hui le pont Napoléon, devait frapper les voyageurs par la beauté de ses lignes et du cadre qui l'entourait. Enfin, Céard avait rédigé une instruction sur la manière d'exécuter les travaux avec plus d'économie et une plus grande rapidité.

Comme l'en avait prévenu Cretet, il était urgent qu'il vint lui-même à Paris défendre ses vues et, par la même occasion, apporter au Premier Consul des nouvelles exactes et toutes fraîches de la situation au Simplon. Céard n'eut garde d'y manquer, et ce premier voyage fut suivi chaque année de séjours réguliers à Paris, où l'inspecteur ne perdait point son temps. A côté de longs entretiens au ministère de l'Intérieur, — heures bien remplies, où il développait ses conceptions, — il renouait



LE VILLAGE DE SIMPLON ET LE FLETSCHHORN

des relations avec ses amis d'autrefois, avec ses maîtres, allait voir le ministre des Relations extérieures d'Italie, Marescalchi, dont il avait fait la conquête. Maintes fois aussi il parut devant Napoléon, impatient d'apprendre les progrès réalisés au Simplon. De la bouche du Premier Consul, puis de celle de l'Empereur, sortait la même interpellation brève, précise, impérieuse : « Quand le canon passera-t-il au Simplon ? » Et



L'ANCIEN PONT DE LA SALTINE, AUJOURD'HUI PONT NAPOLÉON
Dessin de Hostein

Céard, calmement, faisait son rapport, disait ses espérances, contait les difficultés renaissantes.

Le 5 germinal an 10 (26 mars 1802) fit date dans le séjour de Céard à Paris. Devant l'assemblée des ponts et chaussées de France, devant plus de trente ingénieurs et savants, — tout ce que Paris possédait de plus illustre et de plus compétent en la matière, — l'inspecteur du Simplon lut un mémoire circonstancié sur les opérations dont il avait la surveillance. Chaque point fut repris, discuté, pesé, et le résultat de cette réunion fut une approbation unanime des vues de l'inspecteur. Le procès-verbal de l'assemblée se terminait par ces mots : « Elle (l'assemblée) a aussi reconnu que

« l'expérience et les talents du citoyen Céard, ingénieur en chef du Département du « Léman, chargé de l'inspection des différents travaux, avait surtout contribué à leur « donner l'ensemble et la perfection qui conviennent à cet important ouvrage, dont l'exécution doit répondre à la grandeur du génie qui l'a conçu et ordonné. » Ne nous étonnons point de cette allusion finale, flatterie discrète à l'adresse du chef de l'État. Six mois plus tard, un plébiscite allait instituer le consulat à vie. Dans cette occasion, où la volonté de Bonaparte s'était dès l'origine clairement exprimée, une assemblée telle que celle-ci ne pouvait laisser échapper l'heureuse occurrence qui lui permettait de faire sa cour au dictateur !

Le cœur léger, rempli d'une nouvelle ardeur, Céard reprit la route de Genève, décidé à profiter de la campagne toute prochaine, pour faire faire à l'entreprise des pas de géant. Cretet lui écrivait encore, le 25 germinal : « La rédaction de votre travail offre une nouvelle preuve des talents qui vous distinguent. » Le zèle de Céard fut remis derechef à de rudes épreuves. Mécontents de ne pas occuper au Simplon la place qu'ils méritaient, les Italiens continuaient à témoigner la plus mauvaise volonté ; leurs commissaires, chargés de distribuer les fonds de leur gouvernement aux ingénieurs français, soulevaient de fâcheuses discussions. Ceux-ci perdaient patience, maugréaient ouvertement contre ces procédés. Au mois d'avril, à un moment où l'accord le plus complet devait régner entre les divers collaborateurs de l'œuvre, — les travaux allaient reprendre avec vigueur sur toute la ligne, — l'ingénieur Latombe, découragé, annonçait à Céard que les difficultés ne cessaient d'éclater et que, depuis quelques jours, les Italiens sollicitaient des dénonciations calomnieuses de tous ceux qui pouvaient avoir à se plaindre des Français. « L'intérêt de notre corps est tellement « compromis, ajoutait-il, qu'il me paraît essentiel de prévenir les menées des Italiens « pour en amortir l'effet. »

L'adresse de Céard triompha cette fois encore de ce mauvais pas, et ses exhortations, ses démarches à Paris, auprès de Marescalchi, réussirent à conjurer l'orage. Il s'y était employé de toutes ses forces, tremblant de voir compromise la campagne qui s'ouvrait, et quand il arriva à Brigue, le 30 mai 1802, le calme avait reparu, provisoirement il est vrai. Céard procéda sans retard à l'organisation des travaux, telle qu'il l'avait conçue. Pendant vingt jours, de Brigue, son quartier général, il inspecta le parcours de la route, accompagné du commissaire Charvet et de l'ingénieur Plainchant, qui remplissait par intérim les fonctions de Lescot. La substitution d'ouvriers civils aux troupes employées précédemment, le nombre, considérable pour l'époque, de terrassiers qu'il s'agissait d'enrôler, le choix de *conducteurs*, sorte de contremaîtres à la tête des équipes, les adjudications enfin, qu'il fallait contrôler soigneusement,

tous ces sujets, l'inspecteur n'épargna ni sa peine ni son temps pour en régler les moindres détails. Les deux brigades qui existaient furent conservées, mais chacune fut divisée à son tour en différents ateliers, dont la direction était confiée aux jeunes ingénieurs. Ces ateliers étaient au nombre de trois sur le parcours de Glis à Algaby. M. Cordier surveillait la route à sa sortie de Glis et dans la vallée de Ganter, un peu au delà de Bérisal. Outre la chaussée à établir, il dirigeait, comme ses camarades, les tra-



ENTRÉE DU VILLAGE DE SIMPLON SOUS LE PREMIER EMPIRE
Gravure de Lory

vaux d'art qui s'y faisaient. L'ingénieur Polonceau avait son atelier à la suite du précédent ; il s'étendait au-dessus des Tavernettes et s'arrêtait sur le plateau du Simplon, à la hauteur du vieil hospice Stockalper. M. Bouchot-Plainchant occupait le troisième atelier jusqu'à Algaby. La partie italienne fut bien aussi partagée en trois tronçons, mais en théorie surtout. L'ingénieur Cournon avait sous ses ordres MM. Latombe, Coïc et Baduel, dont les attributions furent moins bien limitées que sur le versant valaisan.

Les trois mille ouvriers exigés finirent par être trouvés. C'étaient pour la plupart des Piémontais. Les Valaisans éprouvaient une instinctive méfiance pour ce genre de

travaux, méfiance augmentée du mauvais souvenir laissé par le général Turreau, dont le nom restait attaché au Simplon. Cet officier, d'ailleurs, n'avait point disparu ; s'il demeurait étranger à l'entreprise de la route, il faisait encore parler de lui en Valais, où l'avaient rappelé de nouveaux ordres de Napoléon. Depuis plusieurs mois, il séjournait en Bas-Valais, à la tête d'un corps de troupes, et sa conduite impérieuse, ses arrêtés illégaux déchainèrent l'indignation. Une lettre du commissaire Charvet nous



VUE ACTUELLE DE SIMPLON EN HIVER

apprend que, même auprès des agents français, la personnalité du général ne rencontrait guère de sympathies : « Je ne vous rappellerai pas combien il est fâcheux, mandait le commissaire à Cretet, pour l'agence civile des travaux, de voir le général « Turreau mêlé dans cette affaire. Vous avez été instruit des fréquentes tentatives « qu'il a faites près du ministre de la Guerre, près de vous, près du ministre des « Affaires extérieures, pour remettre la main sur la route. Vous avez su également « par combien de moyens il avait recherché à retarder ma marche et à m'inquiéter. « Je suis parvenu à déjouer jusqu'à aujourd'hui toutes ses petites manœuvres ; mais « je ne puis pas me flatter d'être aussi heureux à l'avenir. »

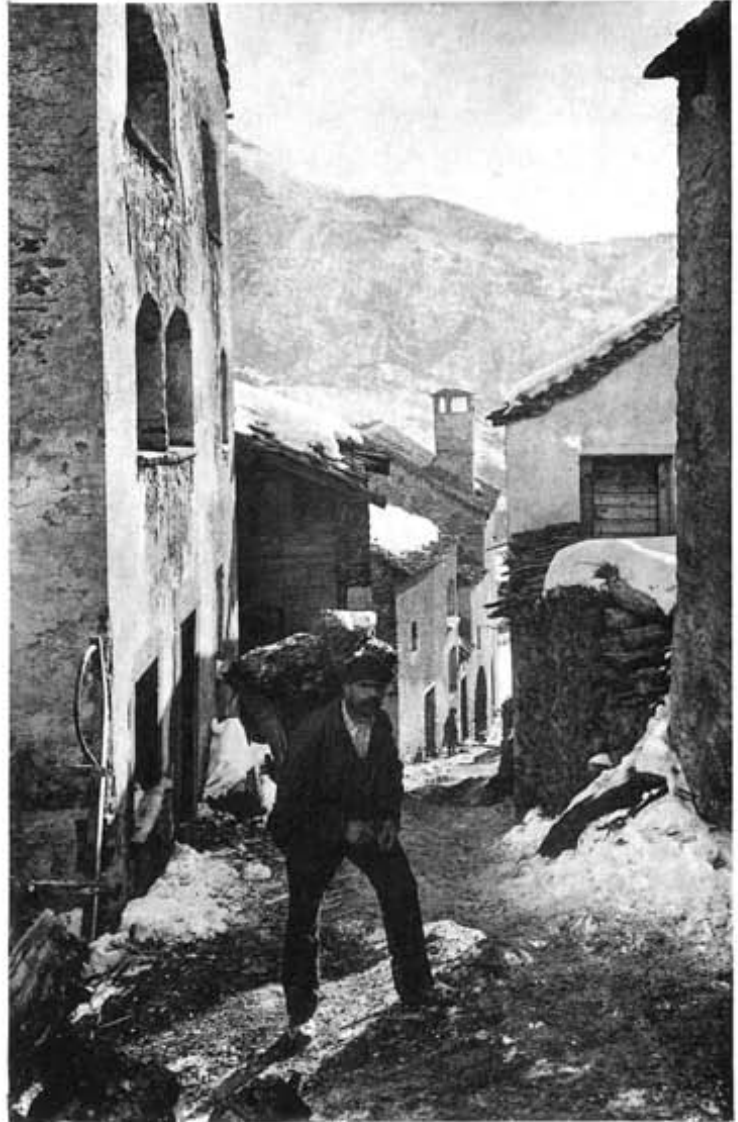


Ces dispositions du peuple valaisan ne doivent donc point nous surprendre. L'empressement que mirent plus tard les autorités à seconder l'achèvement complet de la route, son entretien, rachetèrent cette inertie.

Quoi qu'il en soit, la tâche des jeunes ingénieurs chargés de diriger ces centaines d'ouvriers au sang chaud et aux mœurs violentes n'était point aisée ; elle demandait même un certain courage, car leur situation se montra parfois fort critique.

Ce fut une activité débordante qui régna sur le Simplon en cet été de 1802. Chaque atelier rivalisait pour accomplir sa besogne avec le plus de rapidité. Des forêts de la côte de Brandwald aux défilés d'Algaby et de Gondo, on entendait le fracas des mélèzes et des arolles qui s'abattaient, le choc des pics sur les rochers, le grincement des pelles élevant les terrassements, la chanson stridente des brouettes qui s'en allaient portant la terre. Le fracas des mines qui éclataient résonnait dans la vallée, sourdement répété et renvoyé. Mais les coups en étaient encore rares, espacés, car dans cet été de 1802, l'on n'avait pas attaqué les galeries, soit au-dessous du glacier de Kaltwasser, soit dans la vallée de la Doveria. Les plans préliminaires n'étaient pas suffisants, et auparavant, d'autres points du tracé, dans les parties inférieures, devaient recevoir une solution définitive. C'était le cas de cette montée du Calvaire, après le pont de la Saltine, si malheureusement entamée, et que l'ingénieur Plainchant avait voulu corriger en l'allongeant, en lui faisant contourner un gros mamelon. Quand le successeur définitif de Lescot, l'ingénieur Houdouart, arriva à Brigue, il fut frappé de la gravité de l'erreur commise. La pente rapide qui en était la conséquence plus loin, avant d'atteindre le *point commandé*, lui paraissait indigne d'une grande route comme

le Simplon, et il finit par se désespérer de ne pouvoir y porter remède. Il s'en plaignit vivement à Céard, déplorant cette partie *fâcheuse*, qui subsisterait éternellement à la honte des auteurs de l'entreprise. « Je conçois vos sentiments, lui répondit l'inspecteur, le 25 août, mais à qui la faute ? Quand le gouvernement envoie des hommes qui ne savent ni faire ce qui convient, ni obéir, il doit s'attendre aux inconvénients en résultant. Au surplus, celui-là est encore faible, si nous avons le courage de le réparer. » Céard repoussait la correction proposée par Plainchant, comme augmentant trop le parcours ; il désirait qu'on repartît du pont de la Saltine sur de nouvelles bases, en s'écartant complètement de ce qui avait été fait. Son opinion, il la formulait carrément, sans ambages, comme il en avait l'habitude, et terminait son épître par cet avertissement en forme d'algarade : « Tout cela, mon cher camarade, ne m'empêche pas de vous donner mon ultimatum par cette lettre, sans humeur, sans dépit ; j'aurais eu cependant lieu d'en avoir, mais il a été entièrement effacé par la reconnaissance que vous avez faite vous-même d'une faute grossière, qu'il n'a pas dépendu de moi d'empêcher et sur laquelle je n'ai eu d'autre satisfaction que celle de vous l'entendre confirmer et de penser que vous cherchez à la réparer, comme moi je viens de m'en expliquer. Au surplus,



RUE DE SIMPLON
OÙ PASSAIT L'ANCIEN CHEMIN MULETIER

« si vous voulez imiter votre prédécesseur, vous agirez pour votre compte, et je vous promets de ne rien réclamer des succès que vous aurez mérités à cet égard. » Houdouart, nouveau venu au Simplon, se montra-t-il piqué du ton de ces lignes, auquel il n'était point fait, et offrit-il sa démission ? Cela paraît résulter de la missive suivante que lui écrivait, un mois plus tard, l'inspecteur : « Je ne souhaite ni ne désire que vous abandonniez les travaux du Simplon, où vous venez à peine d'arriver ; mais dans ce cas, pour votre tranquillité, je fais des vœux pour que vous ne soyez pas l'inspecteur des opérations d'hommes aussi insubordonnés à la raison qu'une partie de ceux que j'ai eu le dépit de rencontrer, d'où sont dérivés les beaux résultats que vous voyez, indépendamment de ce qui a lieu en ce genre de l'autre côté de la montagne. »

L'erreur commise au Calvaire n'était, en effet, pas seule à provoquer le mécontentement de Céard. S'il faut l'en croire, — et ici nous sommes obligés de nous en rapporter à ses dires, — les deux lacets que fait la route actuelle en s'élevant au-dessus du pont de la Ganter pour atteindre Bérissal constituaient une seconde faute grave au point de vue technique. Dans son plan, arrêté par l'assemblée des ponts et chaussées, l'inspecteur affirmait n'avoir prévu qu'une rampe unique de 0^m,067 par mètre du pont jusqu'au sommet du Simplon ; à sa place, on avait établi « trois sots lacets », qui non seulement brisaient la pente, mais conduisaient le chemin dans la région dangereuse des glaciers, beaucoup plus vite qu'il n'était nécessaire.

Cette fois, l'amour-propre fort chatouilleux de Céard nous paraît l'avoir porté à exagérer sensiblement les faits. A l'occasion de l'apparition d'un ouvrage dans lequel on ne lui attribuait qu'une très faible part du résultat glorieux du Simplon, il composa un *Mémoire* destiné à remettre les choses à leur point et à rendre à chacun ce qui lui appartenait. Le ton continuellement apologétique de cette brochure lui ôte un peu de sa force de conviction, surtout lorsqu'on a sous les yeux la lettre qu'écrivait l'inspecteur, le 3 mai 1802, au directeur des ponts et chaussées. Les termes dans lesquels il parlait des jeunes ingénieurs et, en particulier, de Cordier, qu'il accablait de ses reproches en 1820, sont, au contraire, tout à leur éloge : « Les élèves Cordier et Polonceau se sont occupés avec le plus grand zèle et le succès le plus complet de la conduite des travaux dont ils ont été chargés, et on peut assurer qu'ils ont acquis à l'égard du tracé, des lignes, des courbes, des escarpements et des plus grands ouvrages en fait de construction de route, tout ce qui peut être possible en expérience. L'élève Cordier surtout, dont l'atelier était le plus nombreux, a développé une conduite aussi soutenue que rare ». Quel témoignage plus honorable pouvait leur être rendu ?



L'ÉGLISE DE SIMPLON

fonctions et au gouvernement qu'ils représentaient. En cette époque guerrière, où les aigles de Bonaparte conquéraient leur prestige, il fallait que l'entreprise du Premier Consul fût entourée, elle aussi, d'un appareil brillant. La discipline qui devait régner dans les travaux ne s'en trouverait que fortifiée. Dès l'arrivée du commissaire Charvet sur les lieux, Céard en avait exprimé la nécessité : « J'oubliais encore de « vous dire, écrivait-il à Cretet, que, dans un pays où les hommes ne nous entendent « point et où ils ne font que voir, il est nécessaire que le commissaire du gouver-
« nement soit couvert d'un uniforme, pour être considéré des troupes, se trouvant

L'aspect de ce va-et-vient incessant d'ouvriers sur les pentes de la montagne devait être singulièrement pittoresque ; circulant au milieu d'eux, armés de leur niveau d'eau, ou leurs plans à la main, les ingénieurs se distinguaient au milieu de la bigarrure des vêtements piémontais. Ils faisaient bonne figure dans leur uniforme « de drap bleu national », croisé sur la poitrine, orné de boutons dorés. Avec leur gilet chamois et leur culotte de même couleur que l'habit, l'épée au côté, coiffés du « chapeau uni à la française, avec ganse en or » et la cocarde tricolore, ils inspiraient le respect qui était dû à leurs

« avec des hommes qui en sont revêtus, et pour ne pas être pris à chaque pas pour ce qu'il n'est point. »

Un rapport de Céard, dressé après une seconde tournée au Simplon, à la fin de la saison, nous apprend les résultats qui furent atteints pendant les cinq mois que dura



VIEILLES MAISONS A SIMPLON

la campagne. Si les prévisions optimistes énoncées naguère perdaient de leur autorité, s'il fallait se résoudre à reculer de plusieurs années encore la date de l'achèvement total, l'ouvrage accompli n'était cependant pas négligeable. De Glis à Algaby, la route était ouverte sur une longueur de 19 kilomètres, dont 3760 mètres « absolument finis et perfectionnés ». Il en restait 16,000 à attaquer.

Sur la partie à la charge de l'Italie, la situation était au contraire toute différente. « Rien ou presque rien n'y a été fait », mandait Céard, le 27 octobre 1802. Ce retard désespérant s'expliquait bien en partie par les obstacles que présentait le passage de Gondo, par l'embarras de choisir entre quatre projets, mais il y avait une cause bien autrement grave à ces lenteurs : l'opposition persistante des commissaires italiens, leur aversion pour les ingénieurs français. La chose en était arrivée à un tel point, que, le 26 octobre, un incident éclata sur l'un des chantiers, qui démontrait

que la situation devenait intenable. Le citoyen Poncey, l'un des secrétaires de l'agence des travaux, venait, en vue d'un arrêté à prendre, de réclamer la signature du commissaire italien Ferraris. Celui-ci l'appose en maugréant, puis se met à traiter de coquin le fonctionnaire français. Justement offensé, l'autre, qui avait une canne à la main, en assène un coup sur le visage de son interlocuteur, et, la colère l'étreignant, lui arrache un côté de la barbe. Un tumulte violent s'ensuit. Une sentinelle, appelée par l'Italien, refuse de passer sa baïonnette au travers de l'agent, comme le lui ordonne le commissaire Ferraris. Plusieurs personnes surviennent au bruit, dont l'ingénieur Maillard, et l'on sépare les deux adversaires, l'un fort maltraité. Il était désormais impossible qu'en ces conditions le travail en commun se poursuivît. Il fallait prendre une décision : ou laisser les Français maîtres absolus du parcours entier, qu'ils termineraient à eux seuls, ou confier aux Italiens la partie située sur leur territoire, dont ils auraient la responsabilité. C'est ce qu'exposait à Céard le secrétaire du commissaire Charvet, quelques jours après ce regrettable événement : « D'après une conversation fort longue de M. Charvet avec M. Melzi, nous demandons à faire seuls la partie italienne ou à en être déchargés. Il est question de savoir à présent si nous serons ou non expulsés de ce côté de la montagne, et les fers sont au feu pour cet objet. L'administration métis ne peut plus longtemps subsister. Quand un camp n'est pas sûr, il faut l'abandonner. » Et Céard renchérissait à son tour, suppliant « qu'il fût décidé, une fois pour toutes, lesquels, des Italiens ou de nous, resteront les maîtres du champ de bataille. »

Mais l'esprit de Napoléon n'avait pas besoin d'être attiré vers le Simplon ; par cette intuition géniale qui embrassait d'un trait les objets les plus divers, en France et au dehors en Europe, combinaisons politiques, projets militaires, administration intérieure de la République, il n'avait cessé de fixer ses regards sur cette région des Alpes où travaillaient et peinaient ses ingénieurs. Au milieu de l'été de 1802, dans une lettre demeurée inédite et adressée au conseiller Cretet, il pria celui-ci de lui apporter la carte du Simplon, désirant connaître les progrès de l'entreprise, la date prévue de son achèvement. Deux mois plus tard, pressé d'être renseigné plus directement, il dépêchait, en mission sur les lieux, le fils de son collègue le consul Lebrun, dont le rapport ne nous a malheureusement point été conservé. Bref, Napoléon avait eu vent de ces dissensions, qui retardaient la réalisation de son œuvre, qui la compromettaient. Un changement s'imposait. Il sut, cette fois encore, découvrir la solution du problème.

Réédifiée sur de nouvelles bases par la consulte de Lyon, la République cisalpine venait de renaître sous le titre de *République italienne*. Bonaparte, qui avait réussi à se

République  Italienne

Paris, le 12. Janvier 1805. 22. ventôse an 13.

Le Ministre des Relations Extérieures
Membre de la Consulte d'Etat

À Monsieur CÉARD, Ingénieur en chef du Léman,
Inspecteur général des Travaux du Simplon.

EN-TÊTE D'UNE LETTRE DU MINISTRE ITALIEN MARESCALCHI
A L'INGÉNIEUR CÉARD

faire adjuger la présidence du nouvel Etat, mettait toute son espérance dans cette Italie « régénérée » et améliorée. Il voulait un « gouvernement réparateur », et il trouva des auxiliaires enthousiastes dans le personnel placé à la tête de la République naissante. De fait, cette époque fut pour l'Italie une ère de prospérité d'autant plus appréciable que, depuis dix années, la guerre et l'occupation militaire l'avaient ruinée. Sous la direction du vice-président Melzi, tout pénétré des vues de Bonaparte, le commerce, l'instruction publique se développèrent en d'étonnantes proportions. L'art consommé du Premier Consul fut de faire profiter le Simplon de cet essor prodigieux.

Le 8 germinal an 11 (29 mars 1803), un arrêté enlevait aux ingénieurs français la confection de la route à la charge de l'Italie, la confiait aux agents de cette République, et supprimait le commissariat français établi pour la répartition des fonds sur tout le tracé; l'administration des travaux sur le territoire français rentrait dans les attributions du préfet du département du Léman. Pour pallier aux inconvénients

Département
de
la Guerre.

République française.

N.º

Liberté.



Egalité.

Bureau

des
Opérations Militaires

Paris, le 6 Frimaire au 9 de la République
française, une et indivisible.

Nota. Chacun oublie de rap-
peler l'indication du Bureau,
et il en résulte des erreurs et
des retards.

Le Ministre de la Guerre

Au Citoyen Céard, Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées du Dép. du Léman,
à Genève.

EN-TÊTE D'UNE LETTRE DU MINISTÈRE DE LA GUERRE
A L'INGÉNIEUR CÉARD

que pourrait entraîner cette liberté très grande donnée aux Italiens, Napoléon avait non seulement stipulé « que ceux-ci se conformeraient strictement, et sans se permettre aucun changement, aux directions, plans et tracés établis », mais il avait conservé Céard dans ses fonctions; c'est lui que la confiance du Premier Consul appelait à la mission embarrassante d'inspecter la route exécutée par les ingénieurs italiens, d'Algaby à Arona, sur les bords du lac Majeur, et de veiller avec soin à ce que les instructions de Napoléon fussent exactement remplies.

C'est durant un de ces séjours qu'il faisait à Paris, pendant l'hiver de 1802-1803, que l'inspecteur apprit la décision de Bonaparte, décision à laquelle il n'était sûrement pas étranger. Dans cette preuve d'estime qu'on lui témoignait, sa satisfaction s'accroissait de la perspective de voir « son œuvre » reprendre avec vigueur et bénéficier de ces améliorations. Le courage renaissait en lui.

Avec un empressement que l'on n'avait pas encore observé jusque-là, les commissaires italiens, arrivés à Domo d'Ossola le 14 avril 1803, se firent livrer aussitôt par l'agent français tout ce qui concernait leur entreprise. L'ingénieur Maillard, auquel l'arrêté du 8 germinal n'était point encore parvenu, se prêta de bonne grâce à leurs exigences; il leur remit papiers et outils. On en fit l'inventaire avec célérité. « Je ne suis plus compté pour rien, écrivait Maillard trois jours plus tard; je joue le rôle le plus passif. » Il ne demandait plus qu'à vider les lieux.



L'INSPECTEUR avait hâte d'assister à l'ouverture de cette campagne. Dans la première quinzaine de juin, il se trouvait à Brigue, au milieu de ses ingénieurs. Le préfet du Léman, Barante, investi des fonctions de Charvet, s'était annoncé pour sa première visite. Et Céard, qui avait été rudement cahoté sur le chemin de Sion à Brigue, l'avertissait, le 13 juin, des surprises qui l'attendaient.

Puis, impatient de gravir le col, il se mettait en route trois jours après. Les ateliers, reconstitués comme l'année précédente, étaient en pleine activité; les ingénieurs, à leur poste, dirigeaient 1600 ouvriers, répartis du pied de la montagne au sommet. Sur les pentes du Brigerberg, dans la forêt de Brandwald, on cherchait à corriger ces malencontreux lacets, cette montée si raide, la « partie honteuse » de la route, selon l'expression de l'ingénieur Houdouart. Un peu plus loin, après le Schallberg, l'on avait entamé une première galerie, à l'entrée de la vallée de Ganter, mais le terrain schisteux s'effritait, les pierres s'ébranlaient, et le travail avançait lentement. Aux environs du glacier de Kaltwasser, dans ce dangereux couloir, l'on s'était aussi mis à l'œuvre, et les rocs dévalaient au fond de la vallée vers la Saltine.

C'est là, au Schallbett, au-dessus du tournant que fait la route avant de franchir le bas du glacier, que M. Polonceau, qui dirigeait cet atelier, s'était bâti une sorte de chalet, à la lisière des sapins, qu'il avait transformé en une charmante demeure. Une

volière remplie de serins, de bouvreuils, de chardonnerets, en occupait l'entrée ; l'eau amenée par une canalisation du glacier tout voisin alimentait une fontaine rustique, et là, parmi ses livres, ses instruments, à 1900 mètres d'altitude, l'ingénieur vivait philosophiquement, faisant les honneurs de son pavillon à ses collègues et aux visi-



GALERIE DE SCHALLBETT EN 1811, d'après une gravure de Lory

teurs. C'était alors une des curiosités du Simplon. Un Genevois, Mallet, qui y passa cinq ans plus tard, ne manqua pas de s'y arrêter, mais le propriétaire était absent. Quelle valeur faut-il accorder aux récits dont Mallet se fit l'écho, et qui représentaient Polonceau vivant là, dans de perpétuelles alarmes, menacé par de grossiers ouvriers, qui, se révoltant un jour, auraient même cherché à brûler sa demeure ? A coup sûr, la légende aura dramatisé une de ces querelles fréquentes chez les Piémontais, et qui nécessita l'intervention du jeune ingénieur. « Ce dernier, raconte encore Mallet, conservait assez de douceur et de calme pour que les soins d'une petite volière et la culture difficile de quelques toises de terrain lui rendissent la sérénité. »

Enfin, la galerie de Kaltwasser allait être attaquée incessamment. Quant aux ouvrages d'art à élever sur le versant valaisan, les nouvelles en étaient moins satisfaisantes. Le beau pont de la Saltine, au-dessus de Brigue, ne paraissait pas à l'ingénieur entrepris avec tout le soin désirable ; plusieurs détails étaient négligés ; le sapin avait été substitué au mélèze, beaucoup plus résistant pour la construction des sommiers. Le pont de la Ganter n'en était qu'à ses fondations, et la perspective de le lancer sur le torrent, à une hauteur de 23 mètres, effrayait un peu l'inspecteur.



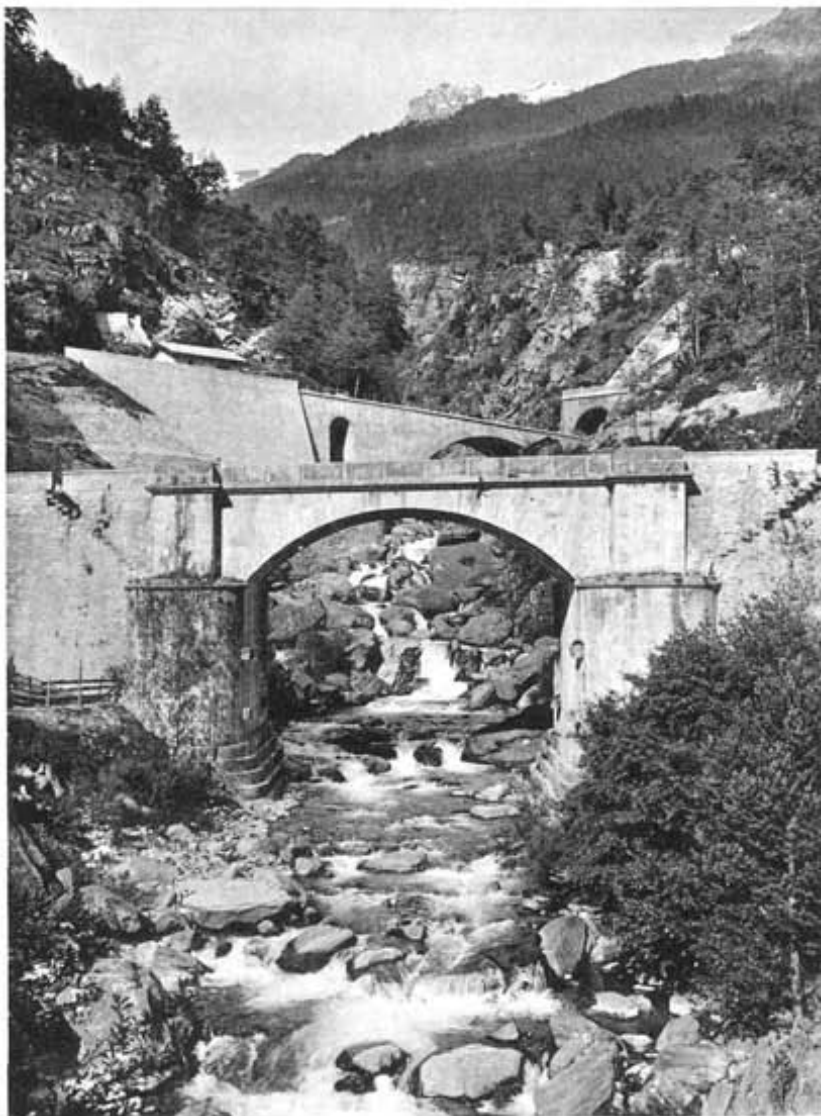
LES GORGES DE CREVOLA

Il y avait sans doute, à ce moment-là, chez Céard, quelque disposition exagérée à tout blâmer, et une trop forte dose de pessimisme. Le 3 thermidor an 11 (22 juillet 1803), il écrivait à Houdouart : « Lorsque personne ne « s'inquiète de rien à « l'avance, pendant « les hivers, il est bien « rare que les choses « aillent bien pendant « l'été... Vous vous « arrangerez d'ailleurs « comme vous voudrez, étant depuis « longtemps fatigué « de l'inutilité de mes « recommandations « au sujet de l'avancement de cette grande « construction et de « ses abords, qui vont « encore plus lente- « ment. »

Au contraire, l'aspect des travaux sur la partie italienne, à partir d'Algaby, fut pour l'inspecteur une complète révélation. Avec une activité dévorante, prodigieuse, les Italiens opéraient maintenant comme s'ils avaient à cœur de faire oublier leur nonchalance passée et de manifester ce dont ils étaient capables, lorsqu'on les laissait livrés à eux-mêmes. Leurs ateliers se touchaient presque dans les gorges de la Dove-ria, où leurs deux mille ouvriers attaquaient le granit à coups redoublés. C'était l'impression de Céard : « Ils paraissent se trouver si heureux d'être délivrés de la subor-

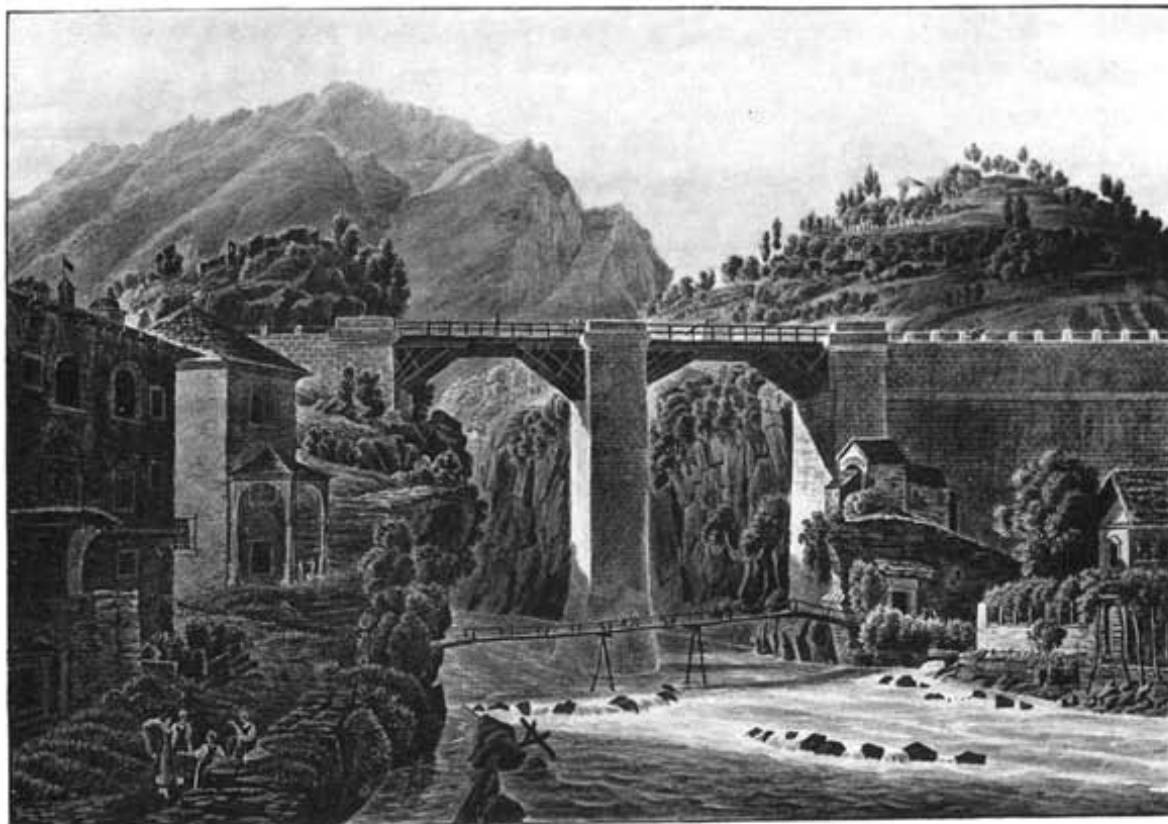
« dination qui leur
« était imposée, qu'il
« n'existe plus pour
« eux aucune diffi-
« culté. » Et il écrivait
à Cretet dans le même
sens : « Les travaux
« qu'ils ont faits jus-
« qu'à ce jour sont
« considérables, et je
« ne mets aucun dou-
« te, s'ils continuent
« avec la même fureur
« (car c'est le terme),
« que la route ne soit
« ouverte d'un bout
« à l'autre à la fin de
« l'automne et perfec-
« tionnée l'année pro-
« chaine, comme celle
« de l'autre partie à
« la charge de la
« France. »

Ce changement soudain, si heureux qu'il fût pour le succès de l'entreprise, avait cependant de quoi blesser quelque peu



PONT SUR LA CHERASCA

l'amour-propre de l'inspecteur. Ce secret dépit ne fit que grandir, lorsque Céard, après avoir été frappé de la beauté des travaux dans le défilé de Gondo, atteignit la vallée de la Toce, à Crevola. On se souvient qu'en cet endroit, où la rivière débouche dans le val d'Ossola par une gorge sinueuse, la route devait passer sur un pont hardi. Qu'était-il arrivé ? L'ingénieur Latombe, ambitieux, jaloux d'acquérir gloire et renom-



LE PONT DE CREVOLA SOUS LE PREMIER EMPIRE, *d'après une gravure de Lory*

mée, sans attendre les plans indispensables pour un ouvrage d'art de cette importance, avait commencé les fondations du pont à la légère, et par-dessus avait édifié une première pile. Rappelé en France pour raisons de santé, il quitta son atelier. Au printemps, lors de la fonte des neiges, la rivière grossit, déborda, et il s'en fallut de peu que tout ne fût entraîné dans l'eau. Les Italiens réussirent à étançonner ce « chef-d'œuvre » en attendant l'arrivée de l'inspecteur ; mais la situation n'était point agréable pour celui-ci. « Je n'ai pas besoin de vous dire, écrivait-il à l'ingénieur « Houdouart, que je suis extrêmement peiné de tout cela, indépendamment de tous « les petits désagréments que je suis obligé de dévorer dans la mission dont je suis

« chargé. » De plus, à quelques lieues en aval, « le service présomptueux et indiscipliné du citoyen Latombe » faisait prévoir les mêmes dangers ; un pont sur la Cairasca, de cinquante-quatre pieds d'ouverture, menaçait de s'effondrer ; la catastrophe n'avait été empêchée que par l'intervention des Italiens. Pour dissiper tous les doutes, on procéda à une enquête sur place et on se mit à interroger les personnes



LE PONT DE CREVOLA. ÉTAT ACTUEL

1906

qui avaient assisté aux malencontreux débuts du pont de Crevola. Ouvriers et entrepreneurs vinrent exprimer leurs avis ; le citoyen Bianchi affirma « que la fondation « ne lui avait pas paru plus d'un bras au-dessous du lit, que le grillage avait été posé « sur un fonds inégal, que *lorsqu'on le chargeait d'un côté, il s'élevait de l'autre*, qu'après « avoir vu cela, il ne s'était plus intéressé à un travail si mal commencé. » Le témoignage du citoyen Alesina, curé de Crevola, fut plus grave encore : à l'entendre, les Français avaient apporté très peu de régularité dans leurs travaux ; « leurs murs étaient construits sans nivellements, sans fondations et sans solidité ; l'opération du grillage avait été faite avec beaucoup d'appareil et de tapage. » Le brave curé disait



LE GASTHOF, ANCIENNE AUBERGE A SIMPLON, CONSTRUIT EN 1648

même avoir entendu les reproches qu'adressa l'inspecteur à Latombe, lorsqu'il constata ses négligences. Ce qu'il fallait déplorer surtout, c'était l'argent et les matériaux engouffrés dans cette construction.

Mais, les responsabilités une fois établies, les récriminations devenaient inutiles, et il importait de reprendre sur de nouvelles bases le pont de Crevola.

Ce fut la tâche de Céard. Les plans et les devis détaillés qu'il fournit dans ce but reçurent l'approbation du gouvernement italien, effacèrent l'impression fâcheuse causée par les erreurs antérieures, et firent de la nouvelle construction l'un des ouvrages d'art les plus remarquables de la route du Simplon.

Le régime introduit par l'arrêté du 8 germinal, en même temps qu'il provoquait dans la reprise des travaux un essor inattendu, avait sensiblement modifié la nature des rapports qu'allait entretenir désormais l'inspecteur avec la République italienne. Ces rapports, qui devenaient plus directs, plus personnels, exigeaient une très grande délicatesse, puisqu'il s'agissait d'exercer sur la partie du Simplon à la charge de l'Italie, un contrôle discret, mais aussi réel et constant. Napoléon n'eut pas à se repentir d'avoir confié cette tâche à Céard. Pour la remplir parfaitement, il paraissait urgent de

consulter le gouvernement italien récemment constitué. Le second voyage que fit Céard à Milan, au commencement de l'été de 1803, lui procura les mêmes satisfactions que deux années auparavant. Il s'était muni de lettres de recommandation pour les autorités italiennes ; celle que lui remit le ministre des Relations extérieures Marescalchi, à l'adresse du vice-président Melzi, était conçue en termes des plus flatteurs. Elle produisit l'effet désiré. Quand Céard entra à Milan, toute la ville était pavoisée et en liesse ; le 22 juin, il assista aux fêtes grandioses préparées par Murat pour célébrer à la fois l'anniversaire de l'indépendance et la victoire de Marengo. Bien que des rumeurs publiques eussent annoncé une certaine fermentation dans la jeune république, Céard en avait parcouru sans encombre tout le nord, inspectant les bords du lac d'Orta en vue de la route future, et prenant « des chemins très écartés » pour gagner Milan. Il avait bien rencontré des

déserteurs fuyant la conscription, mais la sécurité était générale. « Tout paraît ici dans « la plus parfaite tran- « quillité, écrivait-il, le « 6 messidor (26 juin), « au préfet du Léman, « et aussi paisible qu'à « l'ordinaire, mais je ne « mets aucun doute que « les premiers succès « des armées françaises « et la capitulation de « Hanovre ne contri- « buent infiniment à en- « tretenir le calme con- « venable dans les es- « prits. »

Les solennités, interrompant le cours des affaires, empêchaient Céard d'être reçu aussitôt, et il employa ses



ANCIEN POËLE DANS LE GASTHOF A SIMPLON

loisirs à visiter Milan. Il aperçut dans le parc Belgiojoso un chamois errant mélancoliquement ; c'était un don du commissaire Charvet, et Céard s'empressa d'en donner des nouvelles à ce dernier.

Le 3 juillet, il repartait pour Domo, réglait à Crevola les dernières dispositions relatives au fameux pont, traversait le Simplon, puis, infatigable, revenait sur ses



LA CUISINE DU GASTHOF A SIMPLON

pas, accompagné du préfet Barante qui l'avait rejoint à Brigue. Céard tenait à lui faire les honneurs de son entreprise. L'impulsion extraordinaire donnée aux travaux ranimait son zèle. Les témoignages flatteurs et encourageants lui arrivaient de haut lieu. « Ne négligez rien, lui écrivait Cretet le 19 messidor (8 juillet), pour accélérer l'exécution économique autant que possible de la grande entreprise dont vous êtes chargé ; redoublez, s'il se peut, de zèle et d'efforts au moment où le gouvernement continue des sacrifices que les circonstances rendent très difficiles. »

Barante se montrait enchanté de ce qu'il voyait. Il rentra à Genève, plein d'admiration pour ce qui avait été exécuté, et en marqua son contentement au directeur des

ponts et chaussées. « Ce voyage ne m'a présenté que des motifs de satisfaction pour
« le gouvernement et des témoignages honorables à rendre à tous les citoyens
« employés dans ces travaux importants. »

Les résultats de cette campagne de 1803, nous les trouvons consignés dans le rapport que rédigea Céard en vendémiaire, au retour d'une seconde tournée qu'il avait



INTÉRIEUR A SIMPLON

jugée nécessaire avant la clôture partielle des travaux. L'entrain des Italiens ne s'était pas ralenti; du côté valaisan, la galerie de Ganter était terminée, mais la mauvaise qualité de la roche, sur les flancs de cette vallée exposés au midi, « travaillés par le soleil et la pluie », faisait prévoir de continuelles réparations pour l'avenir. La charpente du pont de la Saltine paraissait achevée; il ne restait qu'à en édifier la toiture; car ce pont comme celui de Crevola devait être couvert, pour assurer la durée du bois dont il était construit. Des deux culées du pont de Ganter, l'une atteignait trois mètres de hauteur, l'autre un mètre, et au Schallbett, l'on venait de percer la galerie que traversa Céard « en franchissant une aspérité d'un mètre et demi de hauteur dans son milieu. »

Mais, en ce mois de septembre, les fonds menaçaient de manquer à Brigue, et l'inspecteur y arriva juste à temps pour pousser un cri d'alarme. « Il nous faudra « 37,000 francs pour payer entièrement la dépense de fructidor, mandait-il à Cretet. « Il serait d'autant plus fâcheux de renvoyer les ouvriers, qui sont en ce moment au « nombre de 2600, avant la fin de vendémiaire, faute de fonds, que les Italiens sont « toujours dans une grande activité, qu'ils ont commencé les travaux beaucoup plus « de bonne heure que nous, et qu'ils finiront encore plus tard. » Cet appel, qui avait été lancé déjà précédemment, fut entendu, car la sollicitude de Napoléon pour le Simplon suffisait à faire ouvrir les caisses du ministère ; on craignait l'œil du Maître, sa colère s'il apprenait que, faute d'argent, les travaux étaient arrêtés, et l'on demeura étonné de la rapidité et de la régularité avec laquelle furent avancées des sommes aussi considérables pour l'époque que celles qui furent dépensées au Simplon. Il est vrai que le soin et la conscience apportés par l'inspecteur à sa mission favorisaient singulièrement toutes les démarches. Accablé des plus lourdes responsabilités, Céard était poursuivi par la pensée de son entreprise, à laquelle il s'était voué tout entier. Certain jour du mois d'octobre, alors qu'il venait de rouler plusieurs heures à travers le Valais, secoué, cahoté sur de pitoyables chemins, il adressait encore le soir, de Lausanne, sa dernière étape, un billet à l'ingénieur Houdouart, le priant de suspendre le travail du pont de la Saltine jusqu'à nouvel ordre. Il y avait réfléchi le jour entier.

La lettre qu'il envoya à Cretet, à son retour à Genève, le 19 vendémiaire (12 octobre 1803), était des plus encourageantes : « Citoyen conseiller, je viens « d'arriver à Genève de retour de ma seconde tournée au Simplon, à Domo d'Ossola « et au lac Majeur. Je m'empresse, en attendant que je puisse répondre à vos lettres « plus en détail, de vous dire que j'ai trouvé les travaux très avancés dans la partie à « la charge de la France, où il ne reste plus que trois mille mètres à ouvrir à peu près, « tant sous les galeries et abords qu'au sommet du Simplon et près d'Algaby. J'ai « parcouru tout le Simplon avec facilité et à cheval. Néanmoins, à cause des ouvrages « d'art, des empièvements, ouvertures de galeries, etc., la partie à la charge de la « France ne pourra être terminée en l'an 12 qu'en commençant les travaux au 1^{er} ger- « minal au plus tard et en y dépensant 900,000 francs à peu près, ce qui revient, « avec les 1,600,000 d'employés jusqu'à ce jour, aux 2,500,000 francs, à quoi j'avais « évalué dans l'origine la partie à la charge de la France. Il faudra encore pour cela « que les travaux soient suivis avec soin, sagesse, intelligence. »

Dix jours plus tard, l'inspecteur expédiait à Paris un rapport plus complet, plus « détaillé. Voici ce qu'il apprenait en résumé : « De Glis à Algaby, sur 34,900 mètres

« de longueur, 7000 étaient entièrement terminés, 19,000 ouverts sur toute la lar-
« geur, 5900 entamés, où l'on passait à pied et à cheval, et 3000 restant à ouvrir,
« savoir 1000 mètres dans la forêt longeant les Tavernettes et aux abords du glacier,
« autant sur le plateau, aux environs de l'hospice, et le surplus aux approches d'Al-
« gaby. » La partie à la charge de l'Italie, d'Algaby à Domo d'Ossola, d'une longueur
de 28,719 mètres, était totalement ouverte à partir de Gondo sur 26,519 mètres, 12



PONT SUR LE KRUMMBACH A ALGABY

en sorte « qu'il ne resterait en l'an 12 qu'une longueur de 6200 mètres à peu près à faire. »

En prenant connaissance de ces indications, en songeant que la plupart des ponts et des longues galeries étaient encore à exécuter, on partagera la surprise qu'éprouva l'inspecteur Céard, quand, inopinément, le 25 vendémiaire (18 octobre) il vit entrer à Genève un régiment de dragons qui arrivait d'Italie après avoir franchi le Simplon. C'était, en l'état actuel des travaux, une véritable imprudence ; par une chance inespérée, ce régiment n'avait perdu qu'un cheval tombé dans le lac aux environs de Saint-Gingolph ; mais Céard s'associa aux plaintes du

commandant, furieux du trajet qu'on l'avait forcé d'accomplir. Toutefois, il se hâta d'avertir le ministre de la guerre de cet incident et d'en dégager sa responsabilité.

Au reste, si l'achèvement de la route n'était plus qu'une question de quelques mois, Céard venait de se convaincre qu'un point délicat restait encore à trancher, qui demanderait une étude approfondie et la sanction du gouvernement. On sait qu'à partir d'Algaby, après le long lacet que faisait la route vers le Laquintal pour atteindre le fond même de la vallée de la Doveria, le défilé, se resserrant entre deux parois immenses de rochers, ne laissait aucun espace pour établir la chaussée jusqu'à Gondo. Il y avait là un ensemble de difficultés insurmontables au premier abord et telles, qu'en cet été de 1803, quatre projets avaient déjà été présentés. Les ingénieurs italiens Gianella, Viviani et Bossi, qui avaient recueilli la succession de la brigade française, se trouvèrent aux prises, dès leur arrivée, avec cet obstacle capital. Le projet définitivement adopté par l'assemblée des ponts et chaussées, le 1^{er} vendémiaire an 10, était celui qu'avait proposé l'inspecteur : à partir du refuge actuel n° 9, la route, au lieu de franchir la Doveria, restait sur la rive droite, sur laquelle elle s'élevait en une ligne sinueuse, et ne venait traverser le torrent qu'un peu avant Gondo, sur un pont fort élevé.

Les pouvoirs remis à Céard lors de sa nomination, ses instructions, lui donnaient pleine autorité pour faire exécuter son plan, tel qu'il l'avait conçu. Tout autre, par amour-propre, s'y fût résolument maintenu, mais c'est à cette occasion que se



ENTRÉE DE LA GALERIE D'ALGABY, d'après une gravure de Lory

révéla l'esprit supérieur de l'inspecteur, sa largeur de vues. Dans un entretien qu'il eut sur les lieux avec les ingénieurs italiens, ceux-ci lui soumièrent leurs intentions, qui étaient de rester sur la rive gauche de la Doveria ; pour y demeurer, il est vrai, une galerie taillée dans le rocher, de plus de 200 mètres de longueur, s'imposait ; c'était un surcroît de peine inattendu, mais cette dépense

allait être compensée par des avantages réels : on se rapprocherait plus de la ligne droite, on diminuerait la pente, qui tomberait de 6 pouces par toise à 5 pouces 3 lignes, on éviterait les avalanches. Une considération toute stratégique enfin n'était pas à négliger.

Il fallait, en effet, songer au rôle militaire du passage et à sa défense. Un officier



RESTES DE FORTIN DANS LA GORGE DE GONDO

du génie, le général Chasseloup-Laubat, consulté au cours des travaux, conseillait l'établissement d'un fort puissant au sortir d'Algaby, à l'entrée du Laquinthal. Adoptait-on le tracé italien, on profiterait d'une sorte de plate-forme existant sur la rive droite de la Doveria et faisant face à la route projetée. On y élèverait « un petit fort, « inabordable, qui battrait supérieurement le versant opposé sur 600 mètres de longueur et l'entrée de la galerie ». Cent hommes armés de carabines, postés là, tiendraient en respect l'armée la plus formidable.

Telles étaient les observations qu'adressa Céard, le 3 thermidor an 11 (22 juillet 1803) au directeur Cretet, avec un désintéressement digne d'éloges. « Ce changement est vivement désiré par les Italiens, disait-il ; ils m'ont paru désirer fortement

« de le faire, et ils ont promis de mettre sur-le-champ trois cents ouvriers aux escarpements, qu'ils paraissent empressés d'exécuter et de suivre l'hiver. » Cretet lui répondit, quinze jours plus tard, à ce sujet : « L'arrêté du gouvernement, en imposant aux ingénieurs italiens la règle absolue de ne rien changer au plan, a eu pour but d'éviter des modifications arbitraires et dangereuses ; mais toutes les fois que vous aurez reconnu une amélioration praticable, elle peut être exécutée sans inconvénient. Je vous demande, en conséquence, le plan de la rectification en question, pour être soumis à l'assemblée des ponts et chaussées et approuvé. »

Ce plan, Céard le rédigea sans retard et l'envoya à Paris ; en même temps, il en faisait parvenir une copie au ministre des Relations extérieures de la République italienne, Marescalchi. Cette pensée délicate lui attirait, le 22 fructidor (9 septembre 1803), les lignes suivantes : « Je ne puis qu'être infiniment sensible à votre attention à mon égard et au zèle que vous ne cessez de montrer pour les intérêts de notre République. Rien de plus sage et de plus lumineux que les réflexions que vous avez présentées sur les deux projets concernant la nouvelle route dont il s'agit. » Et la suite de cette lettre révélait avec quel intérêt, avec quel soin, avec quelle minutie Napoléon contrôlait l'exécution du gigantesque travail. C'est à lui, en définitive, que fut laissé le choix des deux tracés, c'est lui qui en pesa les mérites respectifs. Son approbation, longtemps attendue, entraîna de ce fait un retard assez considérable. Enfin, au bout de plusieurs semaines, la décision arriva. Napoléon se rangeait à l'avis de l'inspecteur et approuvait le passage de Gondo sur la rive gauche, ainsi que le choix du lac Majeur.

Une nouvelle campagne allait précisément débiter. Le 1^{er} mars 1804, Céard, qui arrivait de Paris, écrivait au directeur Cretet : « Le zèle des Italiens à avancer les travaux à leur charge au Simplon et entre Domo d'Ossola et Arona me paraît d'autant plus à admirer, qu'ils ont quatre ponts énormes à faire entre Domo et Milan, deux sur la Toce, un sur la Strona et l'autre sur le Tessin. »

L'inspecteur, durant son séjour à Paris, avait été appelé au palais de Saint-Cloud, et là, en présence de Cretet, il avait fourni à Napoléon des indications détaillées, répondant de son mieux à la question habituelle du Maître : « Quand mes canons passeront-ils au Simplon ? » Trois mois plus tard, le Maître revêtait la toge impériale, avec le secret désir de restaurer l'empire de Charlemagne. A ses rêves d'établir la suprématie de la France sur les États voisins correspondaient dans sa pensée de nouveaux projets de conquête, où ses armées seraient appelées à jouer leur rôle. L'ouverture des Alpes par le Simplon se liait ainsi étroitement à ses vues ambitieuses.



LE « TOURNIQUET » DE GONDO

Sa volonté, il est vrai, avait rencontré quelque résistance dans cette partie de la Suisse où il comptait dominer ; au lieu d'annexer la République du Valais, il avait dû céder et se contenter d'en faire un État indépendant, se gouvernant par ses propres moyens. Toutefois, un traité d'alliance étroite avec la France le conservait en sa puissance.

Cette campagne, dont Céard annonçait l'ouverture en mars 1804, fut entièrement consacrée au percement des fameuses galeries, préconisées par l'inspecteur, et qui devaient faire la gloire du Simplon. Quand Céard arriva, au mois d'août, l'activité déployée sur l'un et l'autre versant l'émerveilla. Après avoir achevé une première galerie au sortir d'Algaby, les Italiens venaient de commencer la seconde, dont le tracé était définitivement fixé. Leur talent, leur ingéniosité, leur ardeur étaient extraordinaires. Outre les deux ateliers placés aux extrémités de la grande galerie, ils avaient réussi à pratiquer latéralement, sur les flancs de l'escarpement, deux ouvertures perpendiculaires à l'axe de la route. Suspendus par des cordes, appuyés sur des échafaudages fragiles et vacillants, leurs ouvriers attaquaient énergiquement la paroi de granit, et, ayant pris pied sur le rocher, ils s'étaient formés en deux équipes à

chaque ouverture, qui opéraient maintenant dos à dos, allant à la rencontre des ateliers extérieurs. Ce procédé non seulement accélérât le percement, mais permettait de se débarrasser facilement des débris, que l'on jetait dans le torrent; enfin ces baies éclairaient l'intérieur du souterrain.

Le spectacle de ces deux cents ouvriers travaillant jour et nuit avec acharnement, se démenant à la lueur des torches, accrochés aux murailles de granit, devait être saisissant. Les rocs dévalaient dans la gorge avec fracas, les mines qui faisaient explosion ébranlaient la montagne. Un peu plus loin, avant d'atteindre Gondo, un rocher faisant saillie, sorte de cap gigantesque, avait nécessité un contour assez rapide; c'était le *tourniquet de Gondo*, l'un des sites les plus pittoresques du trajet. Enfin, sur le versant suisse, la galerie de Schallbett était à moitié ouverte, et celle sous les glaciers, plus longue, plus difficile, également attaquée, exigerait encore de nombreux mois de labeur.

Bornée au seul parcours de Glis à Domo d'Ossola, la route du Simplon eût été loin de répondre au rôle international auquel elle était destinée. A chacun de ses voyages à Brigue, l'inspecteur avait pu se rendre compte des imperfections que présenterait ce travail gigantesque, si l'on ne rendait aussi praticables les voies qui y accédaient. C'était non seulement le mauvais chemin qui longeait le Rhône, accidenté, coupé d'une multitude de torrents qu'il fallait passer à gué, et resserré de telle sorte que, dans la traversée de certains villages, une voiture ordinaire n'aurait pu y passer, mais c'était surtout la voie qui devait suivre la rive gauche du lac Léman, de Genève au Bouveret. Il faut se représenter, en effet, que, si de Genève à Evian, et même à Tour-Ronde, une route carrossable existait, il n'y avait ensuite, pour atteindre le Bouveret, qu'un étroit sentier, à peine tracé le long de la montagne abrupte qui surplombe Meillerie et Saint-Gingolph. Voulait-on établir sur cette rive une voie de grande communication avec le Simplon, il était de toute importance de transformer ce parcours.

Mais les plans nécessaires faisaient défaut. Aussi, dès l'année précédente, le ministre de l'Intérieur envoyait en Valais un certain nombre d'ingénieurs géographes. Au bout de plusieurs mois d'un travail assidu, ceux-ci livrèrent un plan qui n'avait pas moins de 29 mètres de long! Ce n'était pas seulement la vallée du Rhône, dans toute son étendue, qu'ils avaient reconnue et relevée, mais aussi le terrain compris entre Evian et le Bouveret. Muni de ce plan, Céard, qui avait reçu des instructions de Paris à cet effet, prépara aussitôt un rapport détaillé, qu'il acheva le 1^{er} ventôse an 14 (21 février 1804). L'inspecteur était loin de proposer une route nouvelle sur tout le parcours; en utilisant ce qui existait déjà, il ne prévoyait que 35 kilomètres



ENTRÉE DE LA GRANDE GALERIE DE GONDO

à ouvrir entièrement sur les 153 que l'on comptait d'Evian à Glis. Son projet, soumis à Napoléon et à Cretet, fut approuvé, comme l'avaient été les précédents, et, dès la campagne de 1804, des ouvriers furent dirigés sur la rive méridionale du lac Léman. Là, entre Tour-Ronde et Bouveret, sur une longueur de 16 kilomètres environ, il fallait établir une chaussée dans des conditions aussi difficiles qu'au Simplon. Céard, qui surveillait de près ce travail, éprouva une grande fierté de sa réussite. Les rochers pittoresques de Meillerie, plongeant dans un lac profond de plus

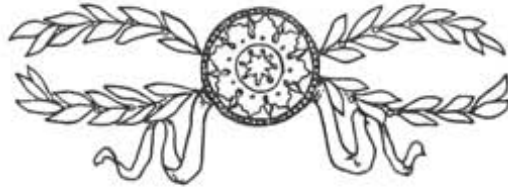


LES ROCHERS DE LA GRANDE GALERIE
GORGE DE GONDO

de deux cents mètres, magnifiquement ombragés, formaient un paysage admirable, que la route en construction permettrait de contempler. Bâtie à dix mètres au-dessus des eaux du lac, elle côtoyait avec hardiesse les rochers. Son établissement allait enfin faciliter l'extraction de la fameuse pierre de Meillerie, que des barques transportaient vers tous les ports du Léman, dès le XIX^{me} siècle.

Sur le tronçon de Sierre à Viège, Céard proposait aussi une importante correction, comprenant dix kilomètres environ. Entraîné par son désir de voir la route du Simplon procurer au Valais une prospérité inconnue jusqu'alors, il terminait son rapport par un aperçu sur la navigation de Glis à Sion au moyen d'un canal latéral

au Rhône! Si le directeur des ponts et chaussées ne donna pas suite à cette dernière ouverture, il accueillit avec une entière satisfaction le travail de Céard, et, le 16 germinal an 11 (6 avril 1803), il lui en accusait réception en ces termes : « Il a été
« reconnu que vos projets, notamment les directions, changements et rectifications
« que vous avez proposés de la partie de route comprise entre Thonon et l'entrée
« des montagnes du Simplon, ont été faits avec une connaissance approfondie des
« localités..... Je me plais à saisir cette occasion de vous marquer toute ma satisfac-
« tion des talents et du zèle par lesquels vous vous êtes éminemment distingué dans
« cette circonstance. Le zèle que les ingénieurs des deux brigades ont montré dans
« les travaux exécutés me paraît digne d'éloges ; je vous prie de leur en donner en
« mon nom les expressions les plus marquées. »



ous sommes arrivés à cette année 1805, qui sera grosse d'événements pour l'Europe entière ; elle fera date aussi dans l'histoire, plus modeste, du Simplon. Les dernières lettres de l'inspecteur, on l'a vu, laissaient espérer l'achèvement prochain de l'entreprise, ou du moins la possibilité de se servir de la nouvelle route à brève échéance. L'hiver, qui avait fait son apparition, arrêtant le travail dans les parties hautes, ne fut cependant point perdu ; le long du lac Léman et sur les rives du lac Majeur, les ouvriers, chassés des sommets par la neige, furent utilement employés. Il régnait dans l'air comme une sorte de fièvre. Les chefs et leurs collaborateurs sentaient la nécessité de tenter un dernier effort, puissant, et de répondre aux désirs du Maître, qui avait l'œil sur leur labeur. Par une sorte d'intuition, à la perspective des combinaisons militaires qui auraient l'Italie pour objet, Napoléon comptait de plus en plus sur la trouée des Alpes au Simplon pour le succès de ses aigles. Il éprouva sans doute quelque inquiétude à ce sujet dans l'hiver de 1805, car, le 19 février, le directeur des ponts et chaussées lui fournissait, sur sa demande, un état précis des fonds

consacrés à l'œuvre par la République cisalpine. L'argent dépensé jusqu'en novembre 1804 s'élevait à la somme de 3,065,825 livres de Milan; ce qui restait à exécuter encore comporterait une dépense de 2,000,000 de livres. Et Cretet saisissait cette occasion pour vanter au Premier Consul le zèle des Italiens : « Tous leurs ouvrages
« sont magnifiques, disait-il, et forment un monument digne de celui qui les a com-
« mandés. » En outre, il signalait à son maître l'habile inspecteur, dont la sollicitude ne s'était point un instant démentie : « Je supplie Votre Majesté de me permettre de
« lui rappeler, dans cette circonstance, le zèle constant et la loyale franchise avec
« laquelle l'ingénieur Céard a contribué au progrès de tous nos travaux. »

Trois jours ne s'étaient pas écoulés que la réponse de Napoléon arrivait de la Malmaison, sous la forme d'un quasi-ultimatum, rédigé de cette façon impérative, en ces termes qui n'admettaient pas de réplique, familiers au Corse : « Mon intention
« est, mandait-il, qu'au 1^{er} frimaire prochain, un équipage d'artillerie et toutes les
« voitures composant les bagages d'une armée puissent passer le Simplon sans
« dételer. M. Cretet me fera un rapport qui me fasse connaître les sommes qui
« seraient nécessaires par mois pour remplir ce but, tant à fournir par le trésor
« public que par celui de Milan, et le nombre d'hommes nécessaires pour accélérer
« ces travaux. »

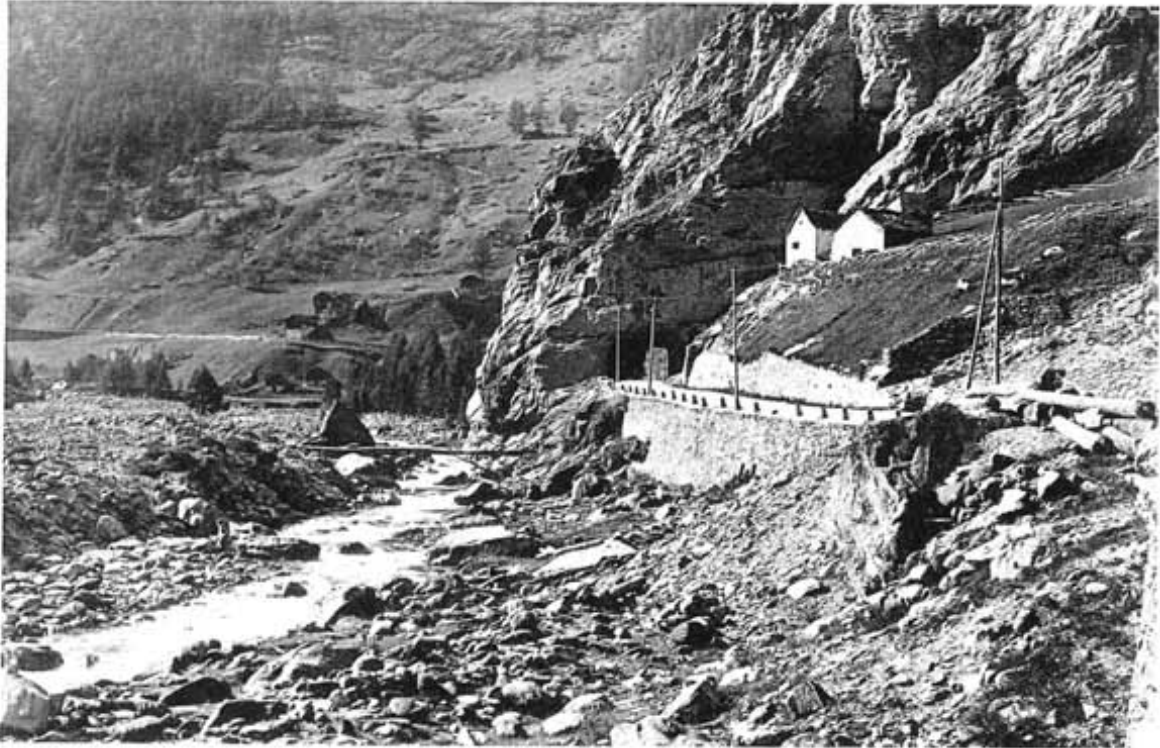
Avec une rapidité toute militaire, ces ordres furent transmis hiérarchiquement aux divers ingénieurs du Simplon, chaque chef stimulant à son tour ses subordonnés. Céard, peu après en avoir été informé, recevait en outre la nouvelle que l'Empire, qui allait être incessamment proclamé, était divisé en un certain nombre d'inspections divisionnaires pour l'organisation des ponts et chaussées, et qu'il était appelé à l'inspection de la sixième division, avec Lyon pour chef-lieu. « Je vous félicite personnel-
« lement, lui écrivait Cretet, le 15 germinal an 13 (5 avril 1805), sur une promotion
« qui fait justice à vos talents et à vos services, et qui vous donne des fonctions qui
« exigeront le développement de toute votre activité. » Mais la satisfaction de Céard eût été diminuée, s'il se fût trouvé contraint d'abandonner, au moment de sa réussite, l'œuvre à laquelle il avait voué toutes ses forces. Il se hâta de sonder à cet égard son supérieur, et sa joie fut complète, quand il apprit, le 18 floréal, l'exaucement de ses vœux. Ne venait-il pas, en effet, d'être instruit que, selon toutes probabilités, l'Empereur, qui allait se rendre en Italie, prendrait au retour la route du Simplon? Quel jour glorieux que celui où Céard recevrait, de la bouche même de son souverain et sur les lieux, l'expression de son contentement !

Déjà, en prévision des événements graves qui s'annonçaient, — la troisième coalition se formait, ayant à sa tête l'Angleterre et la Russie, — des colonnes de



LA TOUR DE GONDO

troupes sillonnaient les grandes routes. Au milieu de mars, quatre régiments de cuirassiers et trois bataillons d'infanterie gravissaient le Simplon, malgré l'état précaire de la chaussée et l'absence de plusieurs ponts. Aidés par les autorités du Valais, qui avaient fait déblayer et piétiner le neige devant eux, cavaliers et fantassins gagnaient Domo, les premiers n'ayant à déplorer la perte que de quelques chevaux.



LA GALERIE D'ALGABY

Talonnés par les instructions de l'Empereur, par la nouvelle de sa visite, ingénieurs et ouvriers s'étaient remis avec fureur au travail. Une question unique, anxieuse, occupait tous les esprits : Serait-on prêt pour l'automne ? Parviendrait-on à faire passer l'Empereur à son retour d'Italie ? Et les gazettes venaient raconter les réjouissances, les fêtes, l'entrée triomphale à Milan, la cérémonie du sacre, fastueuse, d'un luxe incomparable, l'Empereur parcourant les villes principales du Royaume, en un somptueux cortège, au tonnerre des salves d'artillerie. Impatient de recevoir les ordres du souverain, Céard était parti, lui aussi, pour Milan, où sa place était marquée. Il avait rejoint le ministre de l'Intérieur, M. de Champagny ; tous deux avaient examiné en détail la carte du Simplon, et à l'audience de l'Empereur, l'inspecteur

interpellé avait annoncé à Sa Majesté que ses canons franchiraient la montagne dans quelques mois.

Pendant ce temps, à Brigue, l'ingénieur Houdouart se voyait arrêté par d'incessantes difficultés. Malgré ses invitations réitérées et pressantes, malgré ses menaces, il n'arrivait pas à réunir sur ses chantiers le nombre d'ouvriers suffisant. Sur les 1600 travailleurs qui lui étaient nécessaires, il en avait au plus 800. Et l'ingénieur se désespérait. Les Italiens, commençant les travaux deux mois plus tôt, sur l'autre versant, avaient retenu la plupart des ouvriers piémontais, en leur offrant des logements plus faciles, un travail plus long et plus assuré, une paye plus forte. Des troupes cantonnées à Brigue jusqu'alors, et qui avaient été employées à l'entreprise, la plus grande partie allait passer en Italie. Enfin, les travaux qu'on faisait au Mont-Cenis et dans les maisons royales, dans le voisinage de Turin, attiraient les Piémontais. « Je vous prie, Monsieur, écrivait, le 26 prairial an 13 (15 juin 1805), « Houdouart à Cretet, de réfléchir sur la position où je me trouve... Je sens vive-
« ment l'énorme responsabilité qui pèse sur moi, si le défaut de ma partie empêchait
« seul le passage de l'artillerie au 1^{er} frimaire. Je travaille ou je cours tout le jour ; je
« veille longtemps dans la nuit ; mais toutes mes peines seraient vaines et perdues,
« si, à l'époque ordonnée, je n'étais pas prêt. Mes excuses seraient des torts et je serais
« blâmé de n'avoir pas fait l'impossible. »

Il était difficile de ne pas partager les angoisses du malheureux ingénieur, et son chef, le directeur des ponts et chaussées, s'employa de tout son pouvoir à lui procurer les secours qui lui étaient demandés avec tant d'instances. Aussi, le 19 messidor (8 juillet), recevait-il un message plus encourageant de Brigue. Grâce à des réquisitions en Valais, à l'envoi d'émissaires dans les petits cantons, dans le pays de Vaud, dans le canton de Berne, dans le Tyrol, au Mont-Cenis et jusqu'à Nice, le nombre des travailleurs échelonnés de Glis à Algaby s'élevait maintenant à 1550. Le grand bailli, avec la meilleure volonté, avait forcé les communes de s'exécuter ; « celles-ci,
« il est vrai, envisageant cet ordre comme une corvée, écrivait Houdouart, ont un
« peu envoyé leur rebut, et je me vois à la tête de tous les crétins et de tous les
« goîtreux du Valais. » Mais sa satisfaction n'en était pas moins grande de se sentir aidé et en mesure de poursuivre sa tâche dans des conditions normales. A l'inquiétude des mois précédents succédait maintenant la confiance reconfortante. « J'étais
« au lit, malade depuis huit jours, mandait l'ingénieur. Ma tête ne l'était point, mais
« tourmenté d'impatience, voyant le nombre insuffisant des ouvriers, le temps cons-
« tamment affreux, les militaires en garnison ici et qui travaillaient remplacés par des
« vétérans vieux ou estropiés, toutes les circonstances tournées contre mes intentions,



LA CASERMETTA, NEUVIÈME REFUGE, DANS LA GORGE DE GONDO

« mes projets, mes démarches, une responsabilité accablante, le 1^{er} frimaire approcher
« sans pouvoir faire passer l'artillerie, être accusé peut-être, quoique bien injustement,
« d'en être la cause, entrevoir enfin l'insupportable résultat de la campagne, si les
« choses n'eussent point changé. Aujourd'hui, ma santé se ranime avec le nombre
« d'ouvriers qui s'accroît chaque jour, et je suis debout aujourd'hui, Monsieur, pour
« vous l'apprendre..... Je dois rendre aux ingénieurs, et même aux entrepreneurs, la
« justice que, me voyant profondément affecté des contrariétés que j'éprouvais, cha-
« cun a fait ce qu'il a pu pour les faire disparaître. Tout est ici, en ce moment,
« animé du désir qui m'anime, et je vous en donne, Monsieur, hautement ma parole,
« l'artillerie passera au 1^{er} frimaire, ou je ne serai plus. »

Après être resté longtemps indécis sur la voie qu'il choisirait pour regagner Paris, l'Empereur, qui avait prolongé son séjour en Italie jusqu'à la fin de juin, se décida pour la route du Mont-Cenis. Le 13 juillet 1805, il arrivait à Fontainebleau, après une course échevelée de 85 heures. L'impératrice Joséphine, qui accompagnait son époux, abîmée de fatigue, avait à peine obtenu quelques heures d'arrêt pour les repas, et Napoléon, en annonçant la chose au prince Eugène avec une certaine fierté, lui disait : « En faisant mettre dans les journaux de Milan que je suis venu en
« 80 heures de Turin, il faut ajouter que j'ai le projet de venir quelquefois à
« Milan, en trois ou quatre jours, incognito, d'y rester un mois, et de m'en retourner
« de la même manière. » C'est ainsi que le Maître entendait faire sentir aux Italiens qu'une main de fer était là, toute prête à agir, à la première occasion !

Quelle fut la raison qui porta l'Empereur à renoncer à la route du Simplon et à sa visite, qu'il avait en quelque sorte fait espérer ? Ce furent, à n'en pas douter, les renseignements très précis qui lui parvinrent, les tout premiers jours de juillet, par l'entremise d'un jeune auditeur au Conseil d'État, Hély d'Oissel. Le 31 mai, de Milan, l'Empereur, qui s'était fait suivre de toute une cour, et en particulier de ces jeunes gens appelés à se former à la pratique de l'administration, véritable pépinière de futurs préfets et de fonctionnaires, l'Empereur ordonnait à Hély d'Oissel de rentrer à Paris par le Simplon et d'examiner avec soin les travaux. Un mois plus tard, celui-ci, ayant rempli sa mission, rédigeait à Genève un rapport circonstancié, qui nous a été conservé. Pénétré de l'importance de ses ordres, l'envoyé de l'Empereur s'en était acquitté avec conscience, avec zèle, et nous allons puiser dans sa relation de précieux renseignements. Il la partageait en plusieurs étapes formant tout autant de chapitres.

Quel radieux spectacle durent lui offrir, en ces premiers jours de juin, ces bords du lac Majeur, tout imprégnés du chaud soleil d'été ! Trois mille ouvriers y maniaient

la pioche et le pic, sous la direction de l'ingénieur Gianelli, établi à Belgirato. Mais on était loin encore de la voie spacieuse et aisée mentionnée dans les projets ; des quarante-cinq ponts à construire sur ce parcours, d'Arona à Feriolo, aucun n'était achevé, plusieurs n'avaient pas été attaqués. Aussi, Hély d'Oissel fut-il forcé d'accomplir tout ce trajet à pied ; il ne renfourcha son cheval qu'arrivé à l'extrémité du lac Majeur, pour gagner Domo d'Ossola. Le paysage incomparable qu'il avait eu sous les yeux, durant ces quelques heures, l'avait impressionné. « Constamment « de niveau sur les bords du lac, écrivait-il, et soutenue à plus d'un mètre au-dessus « des eaux les plus hautes observées depuis près de cent ans, cette partie de route « sera tout à la fois agréable pour les voyageurs et facile pour les transports. On n'a « pas le projet d'en paver le milieu, et je crois, en effet, que le galet et le gravier « dont elle sera couverte pourront acquérir bientôt une consistance suffisante. »

C'est encore en trois gros ponts à élever que consistait la majeure partie du travail à exécuter sur cette seconde étape de Feriolo à Domo, et pour en assurer la circulation aux voitures en la saison actuelle, il était facile d'installer des bacs ou des ponts provisoires. Par contre, au sortir de Domo, avant de s'engager dans la gorge de Gondo, le jeune auditeur put admirer le superbe pont de Crevola, avec sa pile centrale, hardie, imposante, l'élégance que les ingénieurs italiens avaient su lui donner dans ce cadre merveilleux. L'on était en train d'y placer les derniers madriers. Puis Hély d'Oissel continua sa route en remontant la vallée de la Doveria. A Gondo, nouvel arrêt. La grande galerie, qui passait quelques cents mètres plus loin, n'était point encore percée ; il fallut démonter la voiture « et la porter à force de bras par l'ancienne route fort étroite ». Le pont projeté pour franchir la pittoresque cascade de Frassinodi, à l'entrée même de la galerie, restait encore à exécuter. Après de longues tergiversations, les Italiens se décidèrent à le bâtir en pierre. Dans ce lieu resserré, « la cascade, par l'espèce de brouillard qu'elle formait en rejaillissant sur les rochers », exposerait ce bois à une telle humidité, qu'il faudrait en renouveler les pièces constamment. D'autre part, cet étroit passage, position unique dans la montagne, formait une défense naturelle qui n'était pas à négliger. En détruisant ces quelques poutres, on créait un obstacle sérieux, difficile à forcer, mais la présence du fortin établi sur l'autre rive, et battant de son feu ce ce même point, parut offrir assez de garanties, et l'on s'en tint au pont de pierre.

Dans son désir de tout observer, l'envoyé de l'Empereur s'engagea sur la frêle passerelle, et, au travers des débris et des rocs, s'en vint examiner la grande galerie, cette audacieuse construction dont on parlait au loin. Comme l'année précédente, les

ateliers placés à l'entrée et aux deux ouvertures latérales travaillaient avec acharnement jour et nuit. Il y avait là 250 ouvriers, qui avançaient d'environ six mètres par semaine ; à ce taux, quatre mois paraissaient encore nécessaires pour triompher. « Il est impossible dans un espace aussi resserré d'employer un plus grand nombre d'ouvriers, disait Hély d'Oissel ; il est impossible de demander plus de surveillance de la part des chefs et d'activité de la part des travailleurs. » Et parvenu à Algaby, à la limite du parcours italien, le visiteur résumait ainsi son impression : « D'après l'activité avec laquelle on pousse les travaux, on peut croire que le passage sera libre à la fin de brumaire. Si, par quelque circonstance, on avait besoin qu'il fût ouvert plus tôt, ou si Votre Majesté désirait visiter Elle-même cette route, digne de son attention et par son importance et par la hardiesse et par la beauté des ouvrages d'art qu'on y a exécutés, on pourrait en quinze à vingt jours ménager aux voitures un passage provisoire. »

D'Algaby au sommet du Simplon, 200 ouvriers achevaient la chaussée, déjà praticable aux voitures, mais, arrivé sur le mont, Hély d'Oissel trouva la neige si épaisse, que « les habitants mêmes du pays n'y étaient pas encore passés cette année-là ». Il y en avait jusqu'à trois et quatre mètres. Tandis que son équipage redescendait le versant valaisan par l'ancien chemin, notre voyageur s'engageait bravement sur la nouvelle route, dont, à vrai dire, il n'aperçut pas grand'chose avant le chalet de Schallbett, la résidence champêtre de l'ingénieur Polonceau. La galerie était encore obstruée sur une longueur de vingt mètres ; au besoin, on en viendrait à bout en fixant au rocher



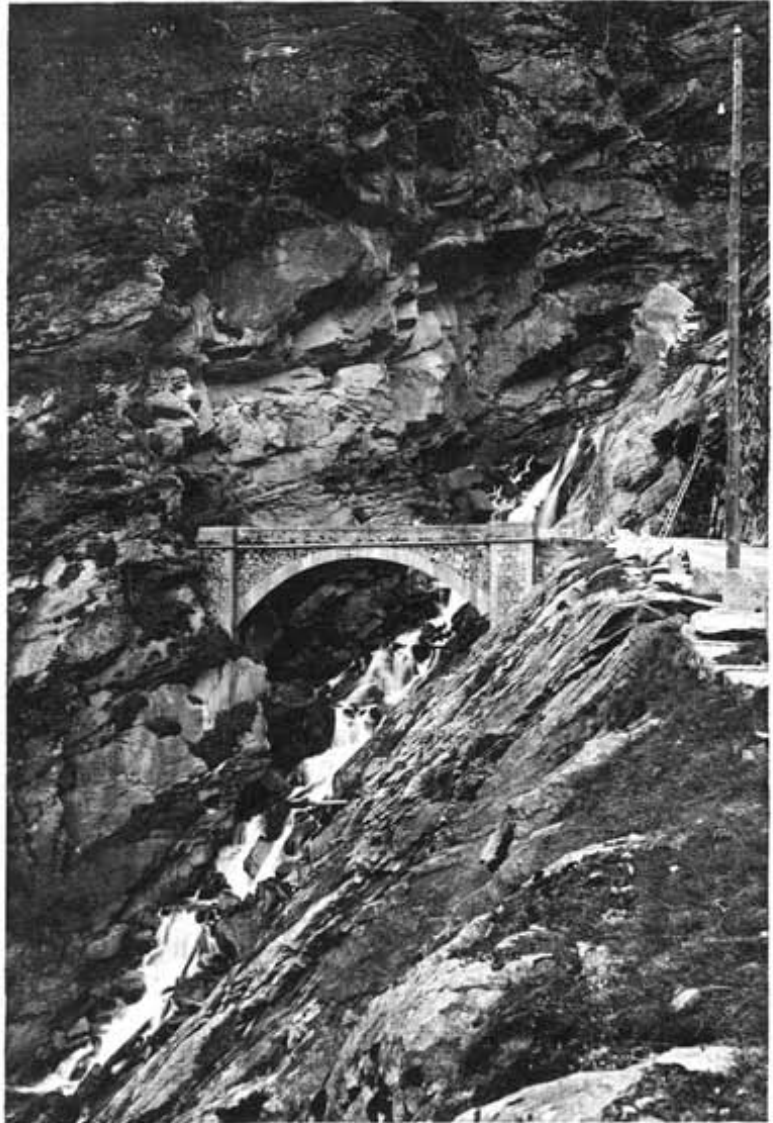
PONT ET CASCADE DE FRASSINODI
Gravure de Lory

extérieurement « des jambes de forces, à l'aide desquelles on tournerait sur une espèce de pont, en dehors de la galerie ». Non loin de Schallbett, les méfaits de l'hiver s'étaient déjà fait sentir, et l'avalanche, en se précipitant sur la chaussée, qu'elle avait emportée, montrait ce qu'elle réservait pour l'avenir. Le pont de Ganter attendait encore son tablier, mais celui de la

Saltine, d'aspect aussi majestueux que la construction de Crevola, était entièrement achevé. Avant d'arriver à Glis, Hély d'Oissel quitta sa berline pour aller contempler une sorte de tunnel creusé dans le rocher au-dessus du pont, pour amener dans la Saltine les eaux du torrent de Holtzgraben ; c'était une galerie de soixante mètres, dont le percement faisait autant d'honneur aux ingénieurs de Brigue que l'imposant ouvrage d'art bâti sur la Saltine.

Si la montée de Brandwald, avec ses tournants brusques, avait paru un peu rapide au visiteur, — et nous avons signalé les défauts de ce parcours, — il ne s'en déclarait pas moins émerveillé de l'entreprise, de cette route sur laquelle « il n'y a ni « du côté de France ni du « côté d'Italie aucune con- « tre-pente, si bien que « l'effort fait pour s'élever « n'est jamais perdu. »

A Brigue l'ingénieur Houdouart lui renouvelait ses doléances sur les difficultés qu'il avait de se procurer des ouvriers, puis Hély d'Oissel reprenait sa marche, tâtant des cahots du chemin dans la vallée du Rhône et parvenait aux bords du lac Léman, à Bouveret. Là encore on était en pleine activité ; sept à huit cents ouvriers, répartis entre Meillerie et Saint-Gingolph, élevaient des terrassements, pour retenir



PONT DE FRASSINODI. ÉTAT ACTUEL.

surtout les pierres et les terres qui, du haut de la montagne abrupte, immense, étaient entraînées sans cesse vers le lac.

Pour conclure, Hély d'Oissel appelait tout particulièrement l'attention de l'Empereur sur la nécessité d'assurer l'entretien et la conservation de la nouvelle route, par une sévère législation. Les coupes de bois répétées, faites sans discernement, pouvaient être funestes, puisqu'elles laisseraient libre cours aux avalanches, la plaie de la montagne. Il fallait obtenir des Valaisans une série d'édits et de règlements à cet effet.



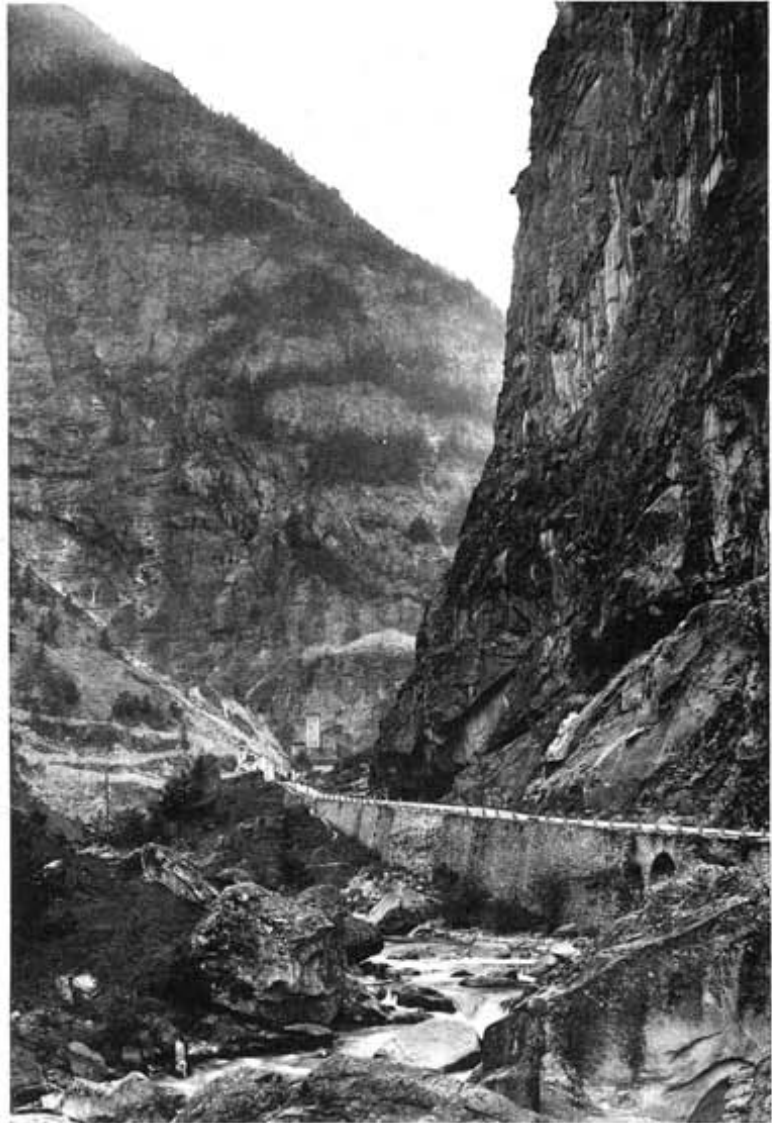
GORGE DE GONDO

Sa relation consciencieusement relue, l'auditeur au Conseil d'Etat la remit à la poste à Genève et regagna Paris. Nul doute qu'elle contribua pour beaucoup à la résolution que prit Napoléon de renoncer à rentrer en France par le Simplon. Par sa précision, par l'espoir du prochain achèvement qu'elle certifiait, l'Empereur, à la veille d'entrer en campagne, y découvrait de précieuses indications.

Déjà la guerre avec l'Angleterre était déclarée. A peine de retour d'Italie, Napoléon se rendait à son camp de Boulogne, où de formidables préparatifs étaient faits pour l'invasion de la Grande-Bretagne. On sait comment échoua le fameux projet de descente en Angleterre, faute d'une flotte assez puissante, et,

à la suite des tempêtes, comment le désastre de Trafalgar vint ruiner définitivement le rêve de l'Empereur, comment la Grande Armée fut alors concentrée dans l'automne de 1805 pour passer le Rhin et marcher à la conquête de Vienne. Au milieu du labeur effarant qu'exigeaient l'organisation de la campagne, le départ de ces sept corps d'armée, le transport de près de 200,000 hommes sur les bords du Rhin et du Mein, Napoléon, qui avait les yeux sur l'Italie, se préoccupait du Simplon. Le 14 septembre 1805, de St-Cloud, il donnait au vice-roi, le prince Eugène, des instructions concernant l'établissement d'un service de courriers à travers les Alpes, qui lui apporteraient des nouvelles rapides d'Italie durant la campagne. Il désignait à cet effet les passages du Simplon et du Saint-Gothard. « Faites-les fournir « par les postes de mon « royaume d'Italie jusqu'à « Brigg, mandait-il, et de « puis Brigg faites un « marché, soit avec les « postes d'Italie, soit avec « les Suisses jusqu'à Bâle. « Il faudrait avoir des « moyens suffisants pour « que trois ou quatre cour- « riers puissent passer par « jour. »

Le surlendemain, au moment où, revenant sur la question, il ordonnait au prince Eugène de s'assurer de la possibilité de faire franchir le Simplon par les voitures, ce jour-là, une missive quittait



LES PREMIÈRES MAISONS DU VILLAGE DE GONDO
EN ARRIVANT PAR LE VERSANT ITALIEN

Brigue à l'adresse du directeur des ponts et chaussées, cri de victoire de l'ingénieur en chef du Simplon, apprenant au Maître l'achèvement triomphal de l'œuvre : « Monsieur, disait Houdouart, vous pourrez enfin annoncer à Sa Majesté impériale qu'il n'y a plus d'Alpes. Le Simplon est ouvert et j'attends l'artillerie.

« Il y a plus de dix-neuf siècles que Jules César ordonna à Galba, son lieutenant, d'ouvrir cette communication. Bonaparte en a aussi conçu le projet et l'a fait exécuter.

« La postérité aura peine à croire qu'avec six millions on ait ouvert seize lieues de grande route, percées entièrement dans le rocher, à travers des montagnes hérissées de tous les obstacles que la nature semble y avoir entassés, et que ce prodigieux ouvrage ait été exécuté dans l'intervalle de cinq campagnes ou de vingt-deux mois de travail. »

Privés de la présence de l'Empereur, en marche le long du Danube, les ingénieurs

de Brigue résolurent d'inaugurer avec quelque apparat la route du Simplon. Ils convièrent, à cet effet, le résident de France à Sion, M. Eschasseriaux, et le grand bailli de la République du Valais, M. Augustini, avec leurs familles. Le 17 vendémiaire (9 octobre), devant toute la population de Brigue et de Glis, devant de nombreux paysans accourus des villages d'alentour, deux carrosses, attelés chacun de quatre vigoureux chevaux, quittaient la place de l'église de Glis, emmenant les invités de l'ingénieur Houdouart. A côté des berlines chevauchaient les ingénieurs ordinaires. Tout ce petit cortège se mit à gravir les pentes du Brigerberg. On devine les exclamations d'enthousiasme des voyageurs à la vue de la chaussée, à mesure qu'ils s'élevaient au-dessus de la vallée du Rhône, ayant



devant eux les pics de l'Aletschhorn et de l'Eggischhorn. Le temps était superbe ; la neige tombée sur les hauteurs rendait le spectacle incomparable. Après avoir dépassé le *point commandé*, les voitures s'ébranlèrent au trot dans la vallée de Ganter, et l'on parvint au village de Simplon, pour la couchée. Le parcours de la vallée de la Doveria et l'entrée à Domo se firent au milieu des cris de joie de la population. « Dans toute la longueur de la route, racontait l'ingénieur, les habitants des villages « et des chalets voisins, qui pour la plupart n'avaient jamais vu de voitures, accou-



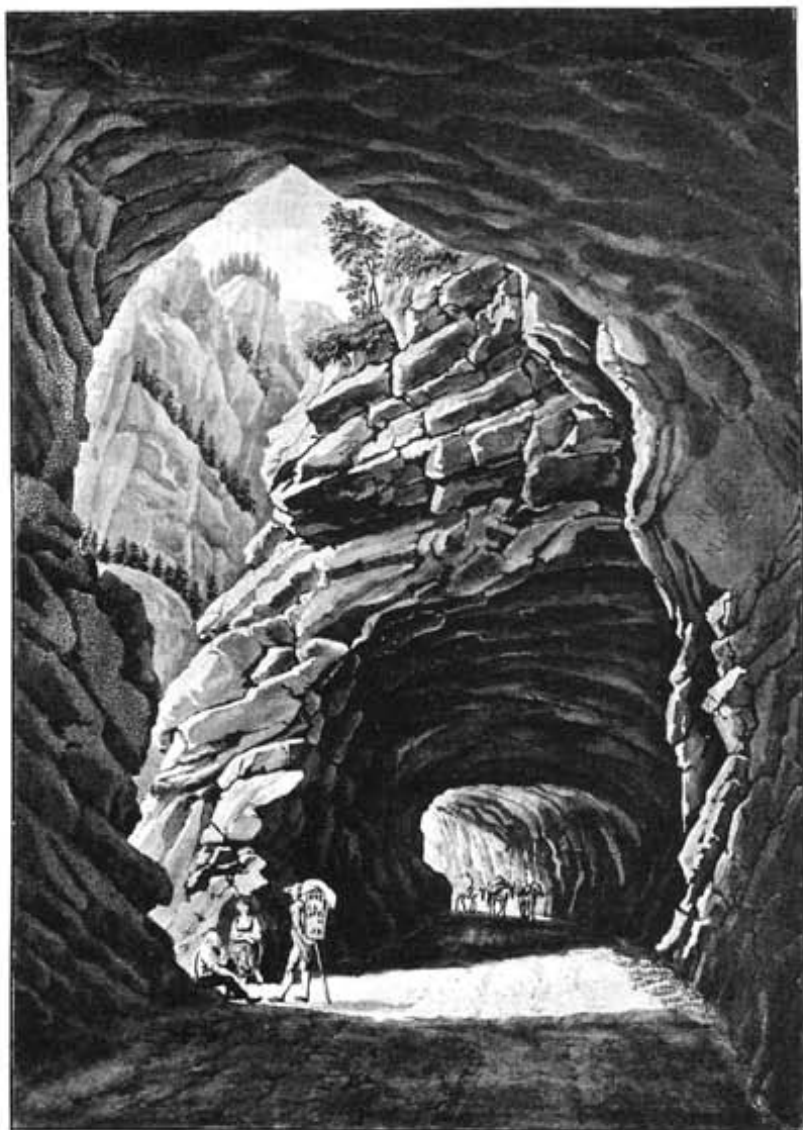
RELIEF DU SIMPLON CONSTRUIT PAR L'INSPECTEUR CÉARD POUR NAPOLÉON

« raient pour jouir d'un spectacle si nouveau pour eux, dans les lieux où, si peu de « temps auparavant, les chemins les plus hardis n'auraient osé pénétrer. Enfin, arrivés « à la ville de Domo, tous les habitants se rendirent sur la place et accompagnèrent en « foule nos voitures jusqu'à l'auberge. »

Plus mouvementé fut le retour. Tandis que la pluie tombait à verse au fond de la vallée, deux pieds de neige recouvraient le sol au village de Simplon, quand y arrivèrent nos voyageurs. Le lendemain 21, ce fut encore pis. Un brouillard glacé les enveloppa, mais l'œuvre nouvelle révéla son excellence, et, grâce à la pente douce de la route, deux chevaux de renfort ajoutés à chaque berline permirent de regagner Brigue en toute sécurité, « au grand étonnement des habitants, qui croyaient bien que nos voitures ne pourraient repasser le Simplon qu'au printemps ». L'épreuve du Simplon était faite, et, pour en constater le succès, un procès-verbal, dûment signé par le résident de France et l'ingénieur Houdouart, fut envoyé à Paris. « Nous avons examiné

« ce bel ouvrage, ajoutait Eschasseriaux, et nous pensons l'avoir bien jugé. Ce
« magnifique chemin, destiné aussi à devenir célèbre, a reçu les premières voitures...
« Cette route est une des grandes conceptions de Sa Majesté, un monument de la har-
« diesse du génie français, et peut servir dès ce moment à la communication et à la
« défense des deux Etats. »

Si les convois d'artillerie annoncés pour l'automne de 1805 n'apparurent pas au Simplon à cette date, dès le printemps suivant, les premières troupes inauguraient le passage. Cuirassiers et régiments de ligne, plus de sept mille soldats, défilèrent à



GORGE DE GONDO SOUS LE PREMIER EMPIRE. Gravure de Lory

Glis, alors que la route n'avait point encore été déblayée. Ce ne fut pas une tâche facile pour l'ingénieur Houdouart de réunir les hommes nécessaires, destinés à ouvrir le chemin et à piétiner la neige, d'autant plus qu'avec la bonne saison, il devenait urgent de s'acquitter des derniers travaux, sans distraire des chantiers un trop grand nombre d'ouvriers. Quand, au mois de septembre 1806, Céard retraversa le col, il fit mander au ministre que « de Glitz à Algaby
« la route se trouvait
« entièrement exécutée
« et parfaitement rou-
« lante ». Quant à la partie italienne, qu'il inspectait pour la dernière fois, — ses attributions passaient au corps italien



INSCRIPTION COMMÉMORATIVE DANS LA GALERIE DE GONDO

des ponts et chaussées nouvellement créé, — il avait constaté l'effet grandiose des trois galeries complètement achevées : « Elles sont, disait-il, dans le style un peu « théâtral de l'époque, au degré de perfection où elles doivent rester jusqu'à la « révolution physique du globe et attester jusqu'à cette époque aux siècles à tra- « verser la vigueur et l'énergie du nôtre ! » Au bout de cent ans, la prédiction de Céard reçoit en partie son accomplissement ; mais que réserve au Simplon le tunnel récemment percé ? Abandon ou dégradation ? Puissent les assurances de l'inspecteur n'être pas démenties par l'avenir !

L'Empereur n'ayant pu venir en personne au Simplon admirer l'entreprise qui lui était due, Céard eut l'idée de faire placer sous ses yeux un relief de la montagne qui, en parlant aux yeux, reproduirait en détail le parcours de la route. Il n'ignorait pas la prédilection toute spéciale de Napoléon pour les cartes en relief ; celui-ci, tout dernièrement, venait d'inviter le général Berthier à se procurer un plan semblable de la Suisse ayant appartenu au général Pfyffer, et Céard ne doutait pas du succès de son présent. Mais ce relief éprouva tous les malheurs. Achevé en 1805, l'ouvrier qui l'avait exécuté trouva moyen d'en reproduire un exemplaire, qu'il alla offrir à l'empereur

Alexandre de Russie ; puis, utilisant des documents volés à l'inspecteur, il en construisit plusieurs autres. Pendant ce temps, le modèle original, qui avait été expédié à Paris, s'égara dans les bureaux des ponts et chaussées, et si bien, que Napoléon ne le vit jamais. Céard, désolé, multipliait les réclamations. Son relief était exposé à son insu au Palais-Royal, où tout Paris allait le contempler, et l'Empereur ne l'avait pas vu ! Mais ce dernier ne s'en était ni formalisé ni inquiété : « Si l'empereur Alexandre a le relief, j'ai le Simplon », répondait-il, pour calmer les craintes de l'inspecteur. Finalement, le relief fut retrouvé chez les descendants du directeur Cretet ; conservé dans un majestueux meuble « empire », orné de dessins au lavis et accompagné de tous les papiers relatifs à la construction du Simplon, il a repris aujourd'hui sa place d'honneur, préservé de toute dégradation.

Inséparable du gigantesque travail, le nom de Bonaparte, dans la pensée des ingénieurs du Simplon, devait faire l'objet d'une inscription commémorative placée sur la route. Où pouvait-elle être mieux inscrite que dans la belle galerie de Gondo, considérée comme le chef-d'œuvre de la construction ? Et c'est ainsi que furent gravés sur le rocher ces quatre mots : *ÆRE ITALO, 1805, NAP. IMP.*

Sur le versant valaisan, ce témoignage rendu au créateur du Simplon devait être complété par l'établissement d'un vaste hospice, au fronton duquel serait aussi rappelé le nom de Napoléon ; l'avenir empêcha la réalisation de ce projet sous l'Empire. Mais ils furent nombreux, les voyageurs et les poètes qu'inspira l'œuvre de l'Empereur. Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ici les vers que composa, dès l'ouverture de la route, un Genevois, M. Mallet, vers qu'il adressait à l'inspecteur Céard, le 18 décembre 1805 :

LE SIMPLON

Voilà donc ce rempart au sommet sourcilleux
Où, la foudre à la main, allumant mille feux,
Dans le roc Annibal s'entr'ouvrit un passage !
Mortel, de tes projets vois se rire les dieux ;
Il crut renverser Rome et renversa Carthage.

Un fils de la victoire a fait dans son loisir
D'un mont inaccessible un pont à l'industrie.
Si la palme d'Arcole un jour était flétrie,
Ce bienfait d'un héros, l'honneur de sa patrie,
Attesterait sa gloire aux siècles à venir.

Ah ! que de vils flatteurs, dont le Parnasse
[abonde,
Elèvent jusqu'au ciel ce favori de Mars,
Et de lauriers sanglants couvrent ses étendards !
Quand sa main du Simplon renverse les rem-
[parts,
J'admire en ce héros le bienfaiteur du monde.

Vous comprendrez, race future,
Quand Mars abat tous les remparts,
Que les remparts de la nature
Croulent à la voix du dieu Mars.

Le Simplon sous l'Empire



VARZO



Le Simplon est ouvert, en bonne voie d'achèvement. Si, dès le printemps de 1806, les ingénieurs et les travailleurs qui y séjournent n'ont point encore été congédiés, si dans la montagne retentissent encore des coups de mine, c'est qu'une multitude d'ouvrages accessoires, délaissés dans la fièvre des mois précédents, sont à perfectionner. Aussi, pendant les trois ou quatre années qui suivent, les voyageurs qui franchissent le Simplon rencontrent-ils sur leur route de nombreuses équipes en train d'élever des parapets, de creuser des rigoles, de crépir les ponts, et, surtout, de reconstruire les murs de soutènement emportés ou effondrés sous le poids des avalanches. Il se produit en effet partout un incessant travail de tassement, qui nécessite une surveillance de tous les instants, et, dans la vallée du Rhône, sur les rives du lac, à Meillerie, les chantiers sont encore en pleine activité, loin d'avoir donné à la chaussée sa largeur, sa régularité.

Le concours de la République du Valais, si difficile à obtenir naguère, est offert maintenant avec empressement à l'ingénieur en chef de la route. Déjà le 30 juillet 1805, le Conseil d'État, qui semble avoir éprouvé jusqu'alors la plus vive répulsion pour

ordonner des réquisitions d'ouvriers dans les communes, a pris un arrêté tendant à fournir à l'ingénieur Houdouart les travailleurs qui lui sont nécessaires, « considérant, « dit-il, que le peuple valaisan est trop reconnaissant et attaché à l'auguste restaurateur « de son indépendance pour refuser des bras pour un ouvrage auquel il prend un si « grand intérêt ! » Ces réquisitions ainsi décrétées ne sont au fond que de véritables corvées, auxquelles sont soumis les dizains du Valais, et pour se procurer les 500 hommes demandés, le Conseil d'État fixe comme suit le contingent de chaque dizain : Conches, 33 hommes; Brigue, 33; Viège, 33; Rarogne, 33; Sierre, 50; Sion, 66; Hérémenche, 33; Martigny, 50; Entremont, 66; St-Maurice, 33; Monthey, 50.



A VARZO

Au reste, la nouvelle route du Simplon, en ces années, jouait un rôle toujours plus considérable dans les projets de l'Empereur, dans ses combinaisons stratégiques. Son achèvement avait précisément coïncidé avec la reprise de la guerre, celle de la quatrième coalition, et, bien qu'aucun document ne nous ait laissé l'inventaire détaillé des milliers de soldats qui l'utilisèrent, nous sommes fondés à croire que, durant tout l'été de 1806, de nombreux corps de troupes la parcoururent dans les deux sens. Déjà un service de postes et de relais y fonctionnait, nous l'avons vu. Le 2 octobre 1807, le préfet du Léman démontrait au comte de Montalivet la nécessité d'étendre ce service de Genève à Saint-Maurice. Quelques semaines plus tard, Céard, qui rentrait à Genève d'une longue inspection, y arriva pour voir passer trois voitures, faisant partie de la suite de la reine de Naples, qui se dirigeaient vers l'Italie par le Simplon.

C'était un voyage aventureux en cette saison, et l'inspecteur s'attendait à ce que les lourdes berlines, attelées chacune de six chevaux, fussent forcées de rétrograder devant les parois de neige infranchissables. Mais les équipages de la femme du roi Joseph parvinrent sans doute à bon port, tandis que les voyageurs qui s'annoncèrent à Brigue, quelques jours plus tard, furent exposés à de plus fortes émotions.

C'était dans la nuit du 16 novembre, une nuit de tempête et de bourrasques. L'ingénieur Houdouart, brusquement réveillé à une heure du matin, se trouvait en présence de deux aides de camp du prince de Neuchâtel, MM. de Sopranti-Visconti et de Noailles. Ces messieurs portaient sur eux l'ordre exprès du prince de passer le Simplon. L'ingénieur essaie de parlementer avec eux, mais en vain, et sur-le-champ, il dépêche un exprès à Algaby, avec l'ordre de faire monter quarante ouvriers qui viendront à la rencontre de quarante autres partis de Brigue. Le lendemain, à l'aube, on constate que la neige est tombée sans arrêt. Houdouart tente encore de dissuader ses hôtes de quitter Brigue aussitôt, tout l'ouvrage fait pendant la nuit ayant dû être comblé. Il n'a pas plus de succès, et les aides de camp se mettent en route à dix heures du matin. A force de peines, ils atteignent Bérisal, exténués, et y passent la nuit sur la



MAISON A VARZO

paille. Le 17, la traversée menace de mal tourner. Parfois dans la neige jusqu'au cou, nos voyageurs sont forcés de rebrousser vers l'ancien chemin et les Tavernettes, d'où ils renvoient leurs chevaux, puis finalement, intrépides de persévérance et de courage, ils escaladent le col et arrivent, le soir, à Simplon. De là jusqu'à Milan, le trajet n'était plus qu'un jeu.

Ce fut, les jours suivants, un véritable défilé. Deux autres aides de camp du prince de Neuchâtel, MM. de Périgord et de la Grange, se présentaient à Brigue, au moment même où leurs camarades luttaienent contre la neige, dans la montagne. Ils réussirent à passer avec un peu moins de peine. Enfin, le 21 novembre, de grand matin, alors que la tourmente faisait rage de nouveau, un courrier de l'Empereur entra à Brigue, annonçant l'arrivée de trois voitures destinées à franchir le Simplon. Celles-ci ne tardent pas à paraître. Houdouart en voit descendre quatre voyageurs : deux secrétaires du cabinet de Sa Majesté, MM. de Méneval et Fain, M. Bacler d'Albe, chef du bureau topographique, et M. Jardin, premier écuyer. L'embarras de l'ingénieur est grand. Il renouvelle, comme précédemment, ses instances, contemple les deux énormes berlines qui sont là, arrêtées, cherche à persuader leurs propriétaires de les laisser à Brigue; elles rejoindront plus tard, dès que le temps le permettra. On lui répond que ces voitures sont bourrées de cartes et de portefeuilles de l'Empereur, qu'il est impossible d'abandonner. Durant ce colloque, la foule s'est amassée à l'aspect de cet équipage inconnu. Une idée traverse l'esprit de l'ingénieur; il fait crier partout que l'Empereur en personne est là, désirant passer la montagne. Cette nouvelle enthousiasme et électrise la population. Des ordres de réquisitions expédiés dans les villages voisins obtiennent plein succès, si bien que, le lendemain, à une heure du matin, Houdouart a son monde rassemblé à Brigue. Il y a là plus de trois cents ouvriers et paysans. « Je fais dire une messe, sans laquelle personne ne voulait marcher, et, à quatre heures du matin, tout s'ébranle. » Tous les chevaux, les mulets et les traîneaux du pays sont là pour piétiner la neige. Ce cortège bizarre réussit à gravir le versant valaisan. Une seule des voitures reste en panne au Signal, et à Algaby, les deux autres berlines sont remontées et poursuivent leur route vers Domo. C'était, comme l'écrivait Houdouart, une victoire, non seulement sur le temps, mais sur l'inertie et l'insouciance des habitants. Il était cependant évident que d'autres moyens devaient être employés à l'avenir pour obtenir, durant l'hiver, la libre circulation sur la route.

En cette même année 1807, la rumeur publique avait de nouveau annoncé le passage de l'Empereur en Valais ou au Simplon. Déjà, à Sion, on s'était préoccupé de former une garde d'honneur à cette occasion, et les jeunes gens

appartenant aux familles notables du pays s'étaient fait inscrire en vue des solennités prévues, mais on en fut pour ses frais; Napoléon ne parut pas au Simplon.

Il gardait cependant la même sollicitude pour la route alpestre, tenu au courant des perfectionnements à y apporter. C'est ainsi que, dès le commencement de 1810, il se fit remettre un rapport de l'inspecteur Céard, concernant la construction de maisons de cantonniers sur cette même route. Cet établissement répondait à un besoin urgent. Répartis, à l'origine, au nombre de cinq sur le parcours de Glis à

Algaby, ces édifices, dont le nombre fut augmenté dans la suite, devaient servir, non seulement de logement aux cantonniers et à leurs familles, mais aussi d'asile aux voyageurs et aux chevaux, d'abri aux ouvriers et aux hommes employés en hiver au déblaiement des neiges. « Ceux-ci, en effet, disait « le rapport de Céard, étant « obligés, dans l'état actuel des « choses, de faire deux à trois « lieues de chemin avant d'ar- « river à leur travail, et autant « pour retourner à leur gîte, « ne font que très peu de chose, « tandis qu'étant sur les lieux « ou logeant d'étape en étape, à « mesure de l'avancement du « travail, il n'y aurait aucun « temps de perdu. »

Conçu et étudié avec soin par l'inspecteur, le plan de ces maisons, qui devait être uniforme, fut soumis à l'Empereur, qui l'approuva. C'est en cette occasion que se révélait encore



PÉRISTYLE D'ÉGLISE A VARZO

l'homme de génie, auquel rien ne paraissait trop infime ou de trop peu d'importance, et en passant maintenant devant ces humbles bâtisses, dont plusieurs ont conservé leur aspect d'autrefois, avec leurs murs robustes, leur petit perron, l'on songe au souverain, administrateur clairvoyant, qui en régla les plus légers détails. Tout y était minutieusement combiné; leur plancher était posé à un mètre au-dessus du sol; au rez-de-chaussée, la cuisine, la chambre du cantonnier et un grand magasin qui devait servir de bûcher et d'écurie. Par un étroit escalier, on gagnait un étage comprenant « une chambre d'hôte en cas de besoin », et une pièce plus grande, destinée au logement des ouvriers. Enfin, le cantonnier avait à sa disposition une petite cave, pour y serrer ses provisions au cours des longs hivers.

L'été de 1810 fut employé à les établir, et, dès la fin de la saison, les sept cabanes étaient prêtes à recevoir leurs hôtes. La première, au-dessus du Brigerberg, n'existe plus aujourd'hui, ayant été incendiée il y a quelques années; la proximité du hameau de Ried l'a fait juger comme superflue. Le refuge n° 2 se trouve placé à l'entrée de la vallée de Ganter, au Schallberg, à l'endroit où la route tourne brusquement à gauche. Aux temps glorieux des Stockalper, ceux-ci possédaient à Bérisal un chalet; c'est là que Céard établit sa troisième maison. Un auteur genevois, Georges Mallet, qui fit un voyage au Simplon en 1809, nous a conté comment, à Bérisal, les premiers touristes trouvaient déjà bon accueil. C'était une installation toute rustique, qui n'était pas à comparer avec l'hôtel moderne et confortable, construit au cours du XIX^e siècle, dans ce site délicieux, frais et tranquille. Alors, le roulement des diligences et des voitures, le tintement des grelots ne résonnait pas



durant tout le jour sur la montée de Bérisal. Quelques rares véhicules gravissaient lentement les deux lacets qui serpentent au-dessus du pont de Ganter. Le chalet était habité par l'un des contremaîtres des travaux; sa femme et sa fille offraient au passant les produits champêtres de la montagne, lait et

beurre frais. Leur existence dans cet endroit sauvage, au cœur de l'hiver, impressionna Mallet. Leur seule distraction était la visite imprévue de la famille Stockalper qu'on recevait solennellement. Durant l'hiver, on passait les soirées « à la lueur d'un flambeau de mélèze résineux ».

A deux kilomètres environ plus haut, le quatrième refuge occupait le point communément appelé le Signal, suivi par le refuge n° 5, placé à peu de distance du



LE REFUGE N° IV

passage épineux de Kaltwasser, au Schallbett, à quelques pas du chalet de l'ingénieur Polonceau, décrit plus haut. Les deux bâtisses ont subsisté, celle du Schallbett faisant face au plateau du Simplon, dominée par le majestueux massif du Monte-Leone. C'est, durant l'été, aux heures chaudes de l'après-midi, un ruissellement étincelant de cascates, qui dévalent des pentes du glacier de Kaltwasser, pour se réunir au-dessus de la chaussée. Celle-ci s'est frayé un passage au moyen d'une galerie ingénieuse, hardie, élevée par le gouvernement valaisan. L'eau du glacier glisse sur sa voûte et vient tomber en une chute formidable dans le ravin de la Saltine, dont elle forme la source.

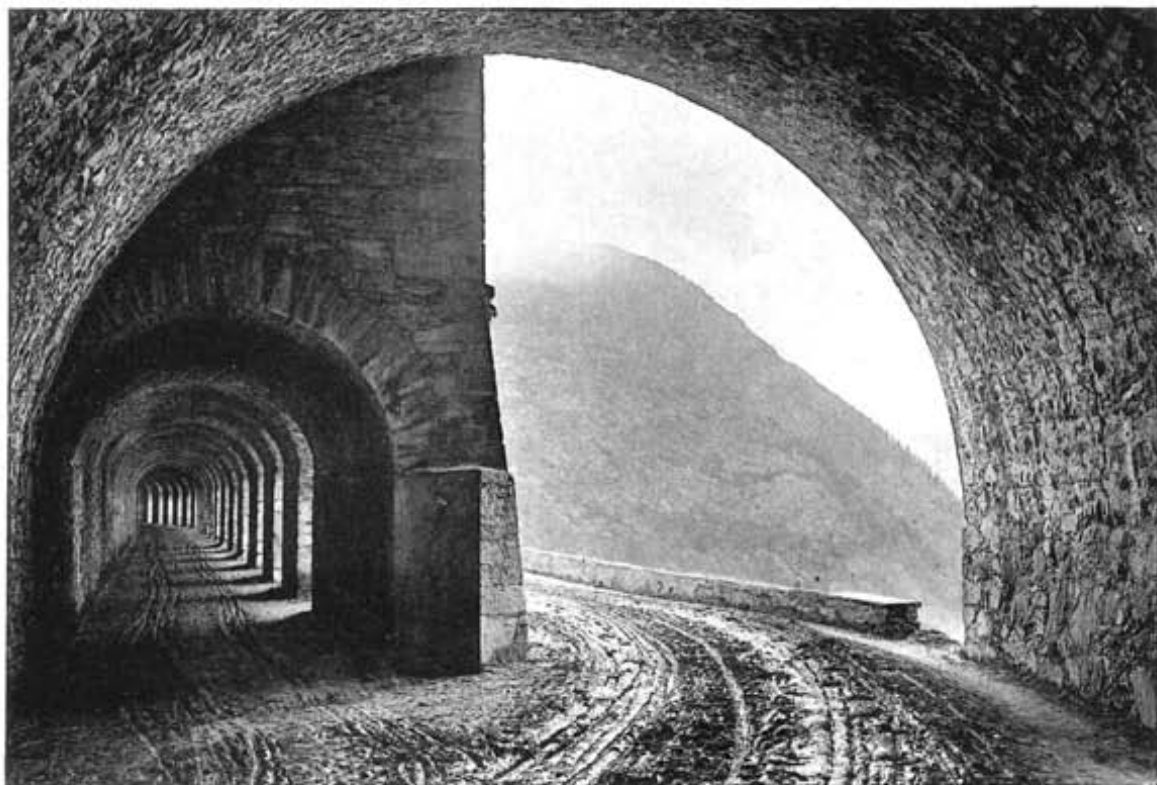


GALERIE VENETZ ET CASCADE DE KALTWASSER

A quelques cents mètres, voici la galerie proprement dite du glacier, établie par Céard, aujourd'hui la *vieille galerie*, prolongée par un superbe tunnel, œuvre de l'ingénieur valaisan Venetz; c'est la galerie de Joseph, avec ses deux passages parallèles, l'un à l'air libre pour la bonne saison, l'autre revêtu d'une voûte protectrice contre les avalanches. Dès qu'on l'a franchie, on se trouve en présence du sixième refuge.

Avec un soin méticuleux, l'inspecteur du Simplon avait déterminé l'emplacement de chaque maison, de telle sorte qu'elles fussent entièrement à l'abri des avalanches, dans une région si exposée. Un siècle presque entier s'écoula, qui prouva que le choix de Céard avait été judicieux. Il fallut une catastrophe pour révéler la situation périlleuse qu'occupait le refuge n° 6, appelé la Barrière. Ce fragment de la chronique sanglante du Simplon permet de se rendre compte de la dure existence que mènent, à 1500 mètres d'altitude et plus, les cantonniers de la route. Jusqu'à l'année 1903, la Barrière, construite sur le bord extérieur de la chaussée, avait échappé à toutes les avalanches qui se précipitent des pentes du Schönhorn et de Kaltwasser; sa position en dehors du rayon d'action de celles-ci paraissait la

mettre à l'abri de tout danger. Soudain, dans la nuit du 3 mars, la catastrophe se produisit. L'avalanche arriva, balayant tout de son poids, brisant comme des allumettes les quelques mélèzes qui subsistaient au-dessus de la route. Au premier étage du refuge, deux aides-cantonniers étaient couchés : le torrent de neige qui emporta l'étage supérieur les enleva avec leur lit à soixante mètres de là. Par un miracle, ils échappent à l'asphyxie, se relèvent en vie, s'élançant vers le refuge, à peine vêtus, pour opérer le sauvetage. Le rez-de-chaussée, en effet, était habité par le cantonnier, sa femme, sa mère âgée de quatre-vingts ans, et deux enfants. Tandis que l'homme et la femme s'en tiraient sains et saufs, la malheureuse vieille se voyait enserrée dans son lit par une masse glacée, puis roulée dans la neige à une distance de vingt mètres. Elle y expira avec les deux pauvres petits. Au prix de mille peines, les quatre survivants, enveloppés de couvertures, dans une obscurité complète, par une température glaciale, brassant un mètre de neige, réussissaient à gagner l'hôtel du col, fermé pendant l'hiver; ils y passèrent le reste de la nuit, blottis sous un hangar. Le lendemain matin, les religieux de l'hospice les recueillaient et leur



LA GALERIE JOSEPH ET SON DOUBLE PASSAGE

prodiguaient leurs soins. De la remise et de l'écurie du refuge, il ne reste que des ruines. Aujourd'hui, le bâtiment a été reconstruit en entier, et, mieux adossé au talus de la route, il paraît offrir plus de garantie. Mais le passant refait l'histoire de cette nuit terrible, en contemplant ce qui reste des murs renversés et en plongeant ses regards dans le fond de la vallée de la Saltine, à deux cents mètres plus bas.



GLAÇONS AU BORD DE LA ROUTE

Le dernier refuge, enfin, sur la partie du Simplon à la charge de la France, se trouvait entre l'hospice et le village du Simplon, au lieu dit l'Engeloch. Un règlement particulier, daté du 29 novembre 1810, déterminait les obligations des cantonniers : « Chacun des cantonniers logés par le gouvernement, disait-il, est tenu de donner « asile aux voyageurs, de les chauffer, de les aider et de les secourir autant qu'il « dépend de lui et sans recevoir d'eux d'autre rétribution que celle due pour four- « nitures d'aliments. Il doit prévenir les voyageurs, lorsqu'il y a du danger pour eux « de continuer leur route. » De fait, le secours offert par ces humbles constructions et par leurs habitants fut inappréciable. La liste serait infinie de ceux qui y trouvèrent un abri dans la tourmente, qui y furent restaurés, des piétons surpris par les bourrasques de neige, menacés d'être ensevelis, et qui échappèrent à la mort grâce aux refuges.

Le versant italien fut moins bien partagé, sous le rapport de la sécurité. De semblables maisons y avaient bien été prévues, mais on voulait en faire de vastes abris, propres à loger non seulement les voyageurs, mais encore les voitures et les attelages. Finalement, rien de complet ne fut arrêté. A l'entrée supérieure de la vallée de Gondo, seul, un bâtiment carré, la Casermetta, paraît avoir rempli les conditions d'un refuge; construit à l'aide de solides matériaux, il a subsisté au fond de la sombre gorge, où le soleil ne fait que de rares apparitions. A Iselle, le refuge d'autrefois sert maintenant de poste à la douane italienne.

Parmi les voyageurs que reçut le Simplon sous le Premier Empire, aucun ne s'intéressa plus à l'œuvre de Napoléon et n'en éprouva plus d'admiration que le comte de Rambuteau, qui arriva à Sion en avril 1813, en qualité de préfet du département du Simplon. Car le vœu de l'Empereur s'était enfin réalisé, et en 1810, la République indépendante du Valais, impuissante à se défendre, avait été engloutie dans l'Empire. Le 3 novembre 1810, tandis qu'une députation du pays, venue à Paris, cherchait encore à fléchir Napoléon, celui-ci écrivait de Fontainebleau au prince Eugène : « Je suis « décidé à prendre pos- « session du Valais. Cette « chétive population



LA CASCADE DE KALTWASSER EN HIVER
VUE DE L'INTÉRIEUR DE LA GALERIE

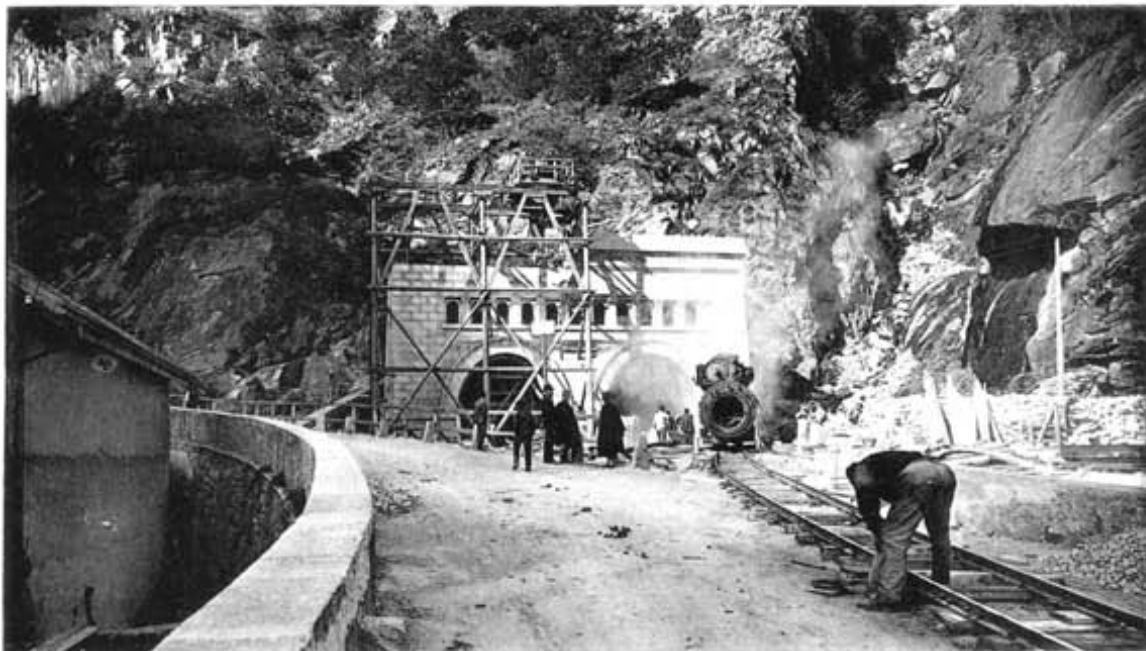
« rend presque inutile la route du Simplon... » Ainsi, cette fois encore, la route servait de prétexte à un acte d'oppression, ne justifiant que trop les perpétuelles appréhensions qui obsédaient les habitants de la vallée du Rhône. Néanmoins, l'administration française du département du Simplon fut loin de renouveler les procédés néfastes de Turreau et de son état-major. Le second préfet, Rambuteau, quelque court qu'eût été son séjour, — il ne dirigea le département que durant huit mois, — laissa les meilleurs souvenirs au sein de la population valaisanne. Laborieux, intelligent, il ne cessa de parcourir son département, d'étudier les réformes à y introduire, d'augmenter le bien-être général, de subvenir à la pauvreté du pays. C'est ainsi qu'au cours d'une de ses tournées, accompagné de la comtesse, il gravit le Simplon, « cette admirable route, écrivait-il, qui permet d'aller au trot, en huit heures, de Brigue à Domo d'Ossola, en traversant les sommets des Alpes, par une véritable allée de jardin. » Les beautés des gorges de la Doveria, du défilé de Gondo, les travaux accomplis à ces hauteurs frappèrent d'admiration le comte de Rambuteau, comme tous les voyageurs qui l'avaient précédé.

Mais il n'était pas depuis six mois en Valais que la nouvelle des désastres des armées françaises y parvint, portant un coup singulier au prestige de Napoléon. Après Dresde, ce fut Leipzig, les troupes de l'Empereur refoulées hors d'Allemagne, poussées sur la ligne du Rhin, la débandade générale. Le Simplon devait jouer son rôle dans cette formidable retraite. Ce fut d'abord le roi de Naples, qui arriva certain soir à Sion, peu après la bataille de Leipzig. Murat méditait-il déjà sa trahison, l'abandon de la cause impériale? Il est bien probable, car il refusa de recevoir le préfet du département, profondément attaché à Napoléon, et il repartit quelques heures après pour franchir le Simplon. Les premiers contingents de la Grande Armée lui succédèrent. C'étaient les débris de l'armée d'Italie, environ dix-huit mille hommes. Harassés, décimés, rongés par la maladie, leur spectacle impressionna douloureusement les autorités du département. « Dans quel état, grands dieux! je revis ces beaux régiments, écrivait Rambuteau, qui, au départ, rivalisaient même avec la garde impériale! Pas un détachement qui ne fût composé de soldats de toutes armes et de différents corps; plus de discipline, partout la démoralisation, jusque chez les officiers. »

Il fallut assurer la subsistance, le transport de tout ce monde, accueillir des centaines de malades, incapables de marcher plus longtemps, et, dans un pays aussi misérable que le Valais, la tâche était malaisée. Le préfet s'y employa avec une inlassable activité. On en était aux premiers jours de décembre; déjà une partie des colonnes avait défilé et atteint les plaines d'Italie. Les quelques mille hommes qui

restaient, pressés de regagner leurs foyers, — c'étaient environ trois mille fantassins et quatre cents cavaliers, — venaient de quitter Brigue et cheminaient péniblement sur la route du Simplon, quand, dans la soirée du 8 décembre 1813, la tempête survint. La neige se mit à tomber sans interruption pendant quarante-huit heures ; chassée par la tourmente, elle s'éleva bientôt à une hauteur de dix pieds. Surpris par le mauvais temps, les soldats, la plupart des survivants de la campagne de Russie, cherchèrent un refuge contre les bourrasques ; les maisons des cantonniers se trouvèrent remplies en un instant d'hommes et de chevaux ; beaucoup des premiers étaient malades. On juge de leur position, enfermés et entassés plusieurs jours dans ces étroites bâtisses. Les malheureux cantonniers étaient débordés ; plusieurs se virent pillés par leurs hôtes, auxquels la misère enlevait tout scrupule. Le village du Simplon, où était arrivée la tête de la colonne, était bondé.

A dix heures du soir, une avalanche, détachée de la montagne, vint s'abattre sur une partie du village, renversant plusieurs maisons, dont la poste et une grande écurie ; dix-sept chevaux, cinq postillons, périrent ; la caserne de gendarmerie fut en partie détruite. Sur la route, un grand nombre de soldats disparurent dans le tourbillon. « Le trajet de deux lieues, depuis le Schallbett jusqu'à l'Engeloch, n'était qu'un « immense couloir d'avalanches. Une des victimes les plus intéressantes, raconte



L'ENTRÉE DU TUNNEL DU SIMPLON A ISELLE

« Rambuteau, fut un jeune colonel napolitain de la garde italienne. Sa femme et sa
« mère étaient venues à sa rencontre jusqu'à Domo d'Ossola; il s'était arrêté à la
« station de Schallbett, et à peine un demi-quart de lieue le séparait de l'hospice en
« vue. Sans lui dissimuler le danger des avalanches qui se succédaient incessamment au



LA GALERIE DE CREVOLA ET LE PONT DU CHEMIN DE FER

« tournant de la route, on l'assurait qu'à partir de l'hospice, le chemin devenait
« praticable jusqu'à Iselle et Domo. Il voulut tenter le passage avec une douzaine de
« ses hommes les plus déterminés, mais un terrible paquet de neige les précipita dans
« un abîme où leurs corps furent retrouvés plus tard. »

Dans cette situation navrante, les Valaisans secoururent avec empressement le préfet, qui cherchait à réunir des vivres et des fourrages, à pourvoir aux premiers besoins. De son côté, l'ingénieur Baduel, qui était demeuré au Simplon, se dépensa pour venir en aide aux malheureux troupiers. « Pendant huit jours, rapporte
« Rambuteau, je n'eus pas le temps de me coucher; je dormais en voiture ou sur
« un canapé, prêt à répondre à chaque instant et à me porter sur tous les points.
« Enfin, la route fut rétablie et l'armée put descendre en Italie, après avoir

« retrouvé tous les accidents de la campagne de Russie aux portes mêmes de son « pays. »

C'en était fini aussi de la domination française en Valais. Au moment où se produisait la catastrophe du Simplon, toutes les troupes de Napoléon repassaient le Rhin, serrées de près par les Alliés. L'invasion de 1814 commençait. Le jour de Noël, le 25 décembre 1813, Rambuteau et son petit état-major quittaient précipitamment Martigny, et, pour ne point tomber aux mains des Autrichiens, qui occupaient déjà les trois quarts de la Suisse, gravissaient le col du Trient et gagnaient Chamonix, puis Chambéry, après une retraite épique. Le 4 avril 1815, le Valais entra dans la Confédération suisse, dont il formait le vingtième canton.

A l'approche des Alliés et du général Bubna, Nicolas Céard fut obligé de s'enfuir, comme les autorités du département du Léman. Il se retira à Lyon, puis dans le Mâconnais. Sa retraite était bien gagnée.

Son œuvre au Simplon subsistait intacte, témoignage glorieux et puissant en faveur des collaborateurs de Bonaparte. Il vécut dès lors dans sa terre de Chalivoy; sa pensée revenait constamment au Valais, à cette route du Simplon, dont il connaissait les plus infimes particularités. En 1820, il rédigeait un *Mémoire* et des



VIEUX PONT SUR LA DOVERIA

Observations historiques et critiques sur la route du Simplon, destinées à rétablir la vérité des faits et les responsabilités de chacun dans l'entreprise gigantesque. Le 11 octobre 1821, la mort l'enlevait à Chalivoy, après quarante-sept ans de service.

Quel a été le sort de la route du Simplon au XIX^e siècle? Les touristes, les curieux, les amoureux de la nature, venus de toutes les parties de l'Europe, sont là pour nous l'apprendre. Tandis que, sur le versant italien, régnait une certaine incurie,



LA QUATRIÈME STATION DU CALVAIRE A DOMO D'OSSOLA

le gouvernement valaisan, au contraire, ne négligeait rien pour entretenir l'œuvre de Napoléon, pour la perfectionner, pour y attirer les voyageurs. Les deux galeries construites au Kaltwasser par l'ingénieur Venetz, les réparations faites au pont de la Saltine, sont la preuve de cette sollicitude, qui ne s'est point démentie.

Le contraste était malheureusement frappant dès qu'on atteignait la vallée de la Doveria. Töpffer, qui passa le Simplon en 1841, au retour de Venise, avec sa joyeuse bande, s'exprime sans ménagement sur le gouvernement sarde, qui, à l'entendre, se souciait fort peu de l'entretien de la chaussée. La route, de Crevola à Iselle, était alors non seulement endommagée, mais détruite. « L'on s'était contenté de ménager,

« entre les blocs éboulés, dans le lit du torrent, ou sur le flanc des moraines, un « chemin étroit, inégal, tortueux et misérablement crevassé. » Et, en effet, sur l'une de ces délicieuses gravures qui ornent les *Voyages en zigzag*, on aurait peine à reconnaître, dans ce chemin tortueux, courant entre les rochers, resserré par les arbres, la voie spacieuse, d'une majestueuse régularité, qu'édifièrent les ingénieurs de Napoléon. Déjà en 1818, un voyageur français, Louis Simond, nous contait ses impressions à ce sujet, ou plutôt rapportait les propos significatifs de son cocher,



LA PLACE DE DOMO D'OSSOLA

auquel il manifestait son étonnement d'un pareil abandon : « Le postillon, en se
« retournant, me dit en secouant la tête : — Ah ! monsieur, ce n'était pas comme ça du
« temps de l'Empereur ! — Comment ! répondis-je, est-ce que les pierres ne tombaient
« pas de ce temps-là ? — Oui, oui, mais crac, c'était ôté ! Ne me parlez pas de ce
« gouvernement, dit-il en levant les épaules. »

Ces temps ne sont plus. Aujourd'hui, d'un côté comme de l'autre, la chaussée a repris son allure d'autrefois, son aspect de grande route internationale, et, au grand trot de ses cinq chevaux, avec un joyeux bruit de ferraille et de grelots, la diligence aux couleurs fédérales roule à grand fracas, sans heurts, sans arrêts, entre Brigue et Domo.



L' Hospice



L n'y avait eu qu'une voix, lors du passage de l'armée de réserve au Grand-Saint-Bernard, pour louer l'empressement et le zèle des religieux du col à reconforter les soldats du Premier Consul. Que de vies avaient sauvées les bons moines de l'hospice par ces distributions de vivres faites aux troupiers harassés, à mesure qu'ils atteignaient le sommet ! Napoléon, mieux qu'un autre, avait été à même d'apprécier ce dévouement. C'est assurément le souvenir des services rendus alors qui l'engagea à doter la route du Simplon d'un hospice, propre à fournir aux passants les secours nécessaires en ces régions élevées. Avant même que la route eût été attaquée sur tous les points, alors que sa réussite inspirait tant de doutes, le 2 ventôse an 9 (21 février 1801), un arrêté consulaire décrétait l'établissement d'un hospice sur le Simplon, « semblable à celui qui existe sur le Grand-Saint-Bernard », chargeait les religieux de cet ordre de le desservir, et leur attribuait une dotation. Quant à l'emplacement de l'édifice, Napoléon ordonnait au préfet du département du Léman de le déterminer, en se concertant avec les ingénieurs du Simplon et les religieux du Saint-Bernard.



L'HOSPICE VU DES CHALETs DE ROTELSCH

La volonté de Bonaparte si clairement exprimée, comment se fit-il que plus de vingt années s'écoulèrent avant que fût édifié l'hospice désiré, qui paraissait un complément indispensable de l'œuvre? Ce retard est assez inexplicable ; il n'a son excuse que dans les nombreux changements survenus parmi le personnel des ingénieurs du Simplon.

Consulté par M. d'Eymar, préfet du Léman, l'inspecteur Céard avait indiqué, le 18 mai 1801, le lieu qui lui semblait le mieux convenir pour la future construction. En principe, il fallait choisir un point qui partageât à peu près la distance de Brigue à Algaby ; « alors le bâtiment se trouverait non point au sommet du Simplon, mais sur « le flanc de la montagne dite Breithorn, sans espace pour son établissement à cause « de la rapidité du flanc de la montagne, qui n'est d'ailleurs composée que de rochers,



LA DILIGENCE DE DOMO ARRIVANT A L'HOSPICE

« et sans eau. » Aussi Céard se prononça-t-il pour le plateau, où, à quelque cent toises du sommet, une sorte de « bassin circulaire garni de gazon » offrait les conditions cherchées.

C'est sur ces indications que, le 21 fructidor suivant (8 septembre), M. d'Eymar arrivait à Brigue, y trouvait l'ingénieur Lescot et ses aides, ainsi qu'un religieux délégué par le prévôt du Saint-Bernard. Tous se mettaient aussitôt en route, gravissaient le vieux chemin, et examinaient minutieusement le terrain. Leurs conclusions aboutirent à celles de Céard : c'était sur le plateau, à peu de distance du point culminant et tout près d'un ruisseau appelé le Krummbach, que devait être placé l'hospice. Ce ruisseau, ne gelant point en hiver, fournirait l'eau à la maison, qui, abritée derrière un monticule, serait moins exposée aux rafales, terribles en ces hauteurs. On chargea



EN QUITTANT L'HOSPICE

l'ingénieur Lescot de dresser les plans et les devis, d'estimer le terrain alentour, et de procéder à l'achat des bois et des matériaux. Puis on se sépara, en convenant avec le délégué du Saint-Bernard d'envoyer provisoirement trois religieux au Simplon; ceux-ci s'installeraient dans l'ancien hôpital Stockalper et « y rempliraient, à dater du 1^{er} frimaire prochain, les intentions bienfaisantes du gouvernement. »

Ainsi semblait reprise l'antique tradition des chevaliers hospitaliers du moyen âge et de l'humble maison de Saint-Jean, fille de la commanderie de Conflans.

Lescot se mit à l'œuvre sans retard et composa son projet; mais l'édifice qu'il rêvait prit des proportions exagérées. Céard, en le recevant, le jugea inacceptable. Il le lui renvoya, en le priant de le « rendre à sa véritable simplicité ». Le malheureux Lescot n'eut pas le temps d'exécuter ces instructions; on sait qu'il succomba à Brigue au mois de janvier 1802. Son remplaçant, Plainchant, chercha à continuer sa tâche. Les nouveaux plans qu'il envoyait à Céard, en février, ne satisfirent sans doute pas encore entièrement l'inspecteur, car, en les transmettant à Paris, celui-ci mandait à leur auteur: « Le clocher ne va pas avec le reste de la machine, mais il sera aisé de le rectifier, « si le surplus peut convenir, ce que j'ai beaucoup de peine à me persuader, attendu « que, sans avoir été moine du Saint-Bernard, je juge parfaitement que ce bâtiment est « trop grand relativement à sa véritable utilité. Au reste, on verra ce qu'on en pensera « à Paris. » Ces craintes étaient bien justifiées, car il s'écoula près de cinq années avant que les documents préparés par Plainchant fussent retirés des cartons du ministère, où ils avaient été enfouis.

La question de l'hospice préoccupait cependant les deux gouvernements intéressés. Après réflexion, le fonds de revenu de 20,000 francs, attribué par Napoléon à la maison du Simplon, paraissait insuffisant, étant donné les conditions pénibles et coûteuses de l'existence là-haut, à 2000 mètres d'altitude. C'est pourquoi, le commissaire Charvet, mettant à profit son séjour à Milan, obtint, le 12 novembre 1802, un arrêté du vice-président de la République italienne, qui augmentait sensiblement la dotation



LA CHAPELLE DE L'HOSPICE

du futur hospice. Au lieu de « biens divisés en une infinité de parcelles d'un produit médiocre et d'une possession presque impossible », c'était « le plus beau domaine de l'Italie », provenant de deux couvents supprimés à Pavie, que recevaient les religieux du Simplon. Par l'octroi de ces biens, ils allaient être assurés d'un revenu annuel de 21,783 francs. Il leur tardait de quitter l'habitation provisoire qu'ils occupaient. Malgré son aspect pittoresque, le vieil hospice Stockalper, avec ses trois étages et son clocheton, manquait de confort ; les pièces y étaient exiguës, l'espace faisait défaut ; les religieux, gênés eux-mêmes, se sentaient dans l'impuissance d'exercer l'hospitalité, comme le réclamait le passage des voyageurs, dont le nombre allait croissant au fur et à mesure des progrès de la route. Leur patience fut soumise à une rude épreuve ; le régime provisoire, suivant une tradition de l'administration française, menaçait de se prolonger indéfiniment. Ce ne fut qu'en 1808, trois ans après l'achèvement de la chaussée, que l'ingénieur Houdouart entreprit les premiers terrassements auprès du ruisseau de Krummbach ; il était muni cette fois d'un projet approuvé par l'assemblée des ponts et chaussées, moins grandiose que la conception de Lescot.

Or, quatre années passèrent encore, avant que s'élevassent au-dessus de terre les premiers murs ! C'était à croire qu'un sort funeste avait été jeté sur le malheureux bâtiment. Le ministre de l'Intérieur, Montalivet, reprochait vivement ces retards à l'ingénieur du Simplon ; Houdouart s'excusait tant bien que mal, alléguant la courte durée de la saison, trois mois et demi, et surtout la température âpre, « l'air constamment froid et venteux, l'inconvénient du logement, les ouvriers resserrés dans de mauvaises baraques, à jour de toutes parts ».

Quoi qu'il en soit, il fallut attendre l'arrivée du comte de Rambuteau en Valais, comme préfet du Simplon, pour procéder à la pose officielle de la première pierre de l'hospice. La cérémonie s'en fit au mois d'août 1813, au cours d'une des tournées de l'alerte et zélé fonctionnaire de l'Empereur dans sa circonscription. Sur une plaque de métal destinée à être placée sous la première pierre, l'inscription suivante fut gravée :

*La première pierre de l'hospice du Simplon, construit en exécution
de l'arrêté des Consuls du 2 ventôse an 9 (21 février 1801)
a été posée en août MDCCCXIII
par le comte Claude-Philibert de Rambuteau, préfet du Simplon
sous le règne de Napoléon le Grand, Son Excellence le comte de Montalivet
étant ministre de l'Intérieur, Monsieur le comte Molé, directeur général
des ponts et chaussées.*

En même temps, selon un usage de l'époque, on scellait dans la pierre une cassette renfermant une série de 103 médailles de bronze, frappées sous le règne de Napoléon et chargées de transmettre aux générations futures le souvenir des exploits du grand capitaine. C'était la presque totalité de cette collection classique, dite *de la Grande Armée*, gravée par les soins de l'illustre directeur de la Monnaie impériale,



LE PLATEAU DU SIMPLON ET LES TRAVAUX DE L'HOSPICE EN 1811
Gravure de Lory

J.-P. Droz, et de ses élèves. Les victoires des premières années du Directoire, Castiglione, Montenotte, Millesimo, y étaient représentées; c'étaient ensuite les médailles du traité de Campo-Formio, de l'Égypte conquise, du passage du Saint-Bernard, de la paix d'Amiens, de la conquête du Hanovre, du camp de Boulogne, du Code Napoléon, du sacre, de la capitulation d'Ulm, de la bataille d'Austerlitz, de la paix de Presbourg et de bien d'autres faits glorieux, pour finir par celle en l'honneur de l'entrée à Moscou, en 1812, qui clôturait la série. Depuis lors, en effet, la fortune avait tourné pour les aigles de l'Empereur, et, au moment où Rambuteau consacrait ainsi avec apparat les fondations de l'hospice du Simplon, les plaines de Dresde assistaient à une



CARAVANE ITALIENNE SUR LA ROUTE

formidable bataille, où Napoléon ne triomphait qu'avec peine et pour la dernière fois.

L'écroulement de l'Empire, qui entraîna l'abandon du Valais, provoqua derechef un arrêt complet dans la construction de l'hospice. Douze années encore, les murs subsistèrent, à peine élevés au-dessus du sol, jusqu'à ce qu'en 1826 enfin, une convention, conclue entre le gouvernement valaisan et les religieux du Grand-

Saint-Bernard, permit l'achèvement du bâtiment. En 1831, les religieux venaient s'y installer.



Les plans primitifs, conçus par les ingénieurs français, furent-ils suivis alors? Il est difficile de le dire. En tous cas, l'édifice actuel, d'apparence robuste, puissante, semble parfaitement adapté à sa situation alpestre, au pied des moraines et des glaciers. Lorsqu'on a dépassé le point culminant du col, en laissant à droite, caché dans les replis du Schienhorn, le sombre petit lac d'Hopschen et ses roseaux languissants, au détour du chemin apparaît soudainement un bloc de maçonnerie

rectangulaire, percé d'une multitude de baies et de croisées : c'est l'hospice du Simplon. Placé en bordure de la route, avec ses murs blanchis à la chaux qui font tache éblouissante sur le gazon vert sombre, son toit d'ardoise brillant au soleil, l'édifice anime tout à coup le plateau dénudé, austère et sauvage. Un immense perron conduit au rez-de-chaussée, élevé de plus de trois mètres au-dessus du niveau de la route; précaution indispensable, car, au fort de l'hiver, la neige s'amoncelle parfois si bien, que les passants pénètrent de plain-pied dans le bâtiment. Sur les dalles tout usées, les pas résonnent ; un large corridor traverse la maison dans sa longueur. La cuisine s'ouvre à droite, vaste, emplie du bruit de ferraille des casseroles et des chaudrons ; à côté, une pièce, où le prévôt reçoit ses hôtes ; son accueil est simple, engageant. A l'égard des innombrables piétons qui poursuivent à travers les siècles le défilé traditionnel des pèlerins d'autrefois, les religieux du Simplon exercent l'hospitalité avec la même patience, la même charité que leurs frères du Grand-Saint-Bernard.

Et la besogne ne manque pas en ces dernières années. La construction du tunnel du Simplon a amené à Brigue et à Naters des centaines d'ouvriers, accompagnés



L'HOSPICE EN HIVER

de leurs familles ; leurs troupes grouillantes, bigarrées, pénètrent en Valais par le Simplon, et, quand les nuits sont trop froides pour camper à la belle étoile, il faut héberger ces voyageurs, pourvoir aux besoins des parents et des enfants. L'entreprise du tunnel, qui est sur le point d'être achevée, les chasse de nouveau vers l'Italie, et leurs caravanes repassent le col, singulièrement augmentées, car la race est prolifique ; bébés à la mamelle, gamins trotinant pieds nus et en loques sur la grand'route, ou charriés dans les plus invraisemblables véhicules, les femmes à la face cuivrée, aux yeux de charbon et de velours, les hommes dégagés et bavards, tout ce monde gravit pêle-mêle les hauteurs pour retrouver le chaud soleil de Lombardie.

L'hospice leur ouvre ses portes et ses nombreuses cellules. La chapelle, au rez-de-chaussée, leur offre un lieu de recueillement ; ses tableaux aux tons voyants, la grille du chœur richement travaillée, leur redonnent pour un instant l'illusion du pays. Le silence n'y est troublé, aux heures de l'après-midi, que par les mugissements du vent qui descend des contreforts du Breithorn, et qui ébranle portes et croisées.

Parfois aussi montent d'Italie les nuées floconneuses, chassées par la tempête. On les voit courir au-dessus de l'hospice, glisser, fuir, puis reparaitre ; comme une charge furieuse de Walkyries, elles marchent à l'assaut des murailles épaisses, et enveloppent soudain tout l'édifice. Un souffle de mort semble avoir passé sur lui, jusqu'à ce que le joyeux carillonnement de la diligence, qui descend au grand trot du Kulm, le réveille de sa torpeur, lui rende pour quelques minutes vie et animation.



NOTES COMPLÉMENTAIRES

LE BUSTE DE NAPOLEÓN

Le buste de Bonaparte que nous reproduisons sur la couverture de cet ouvrage est l'œuvre du sculpteur Joseph Chinard, né à Lyon le 12 février 1756, mort dans cette ville le 9 mai 1813. Il avait été fait à l'occasion de la venue à Lyon de Bonaparte, au mois de janvier 1802, pour la Consulte d'État qui organisa la République italienne. C'est ce que nous apprend le *Journal des Débats* de l'époque : «... Un de nos meilleurs sculpteurs, le citoyen Chinard (de Lyon), a exécuté en marbre le buste du Premier Consul ; on le dit d'une ressemblance parfaite. Le conseiller d'État, préfet du Rhône, s'est empressé d'accueillir cette nouvelle production d'un artiste lyonnais, et l'a fait placer dans le salon de l'appartement que doit occuper le Premier Consul. L'on assure que plusieurs préfets vont employer le ciseau de Chinard pour les monuments qu'ils veulent consacrer à la paix et à celui auquel l'Europe la doit. » (23 nivôse an 10). A. AULARD. *Paris sous le Consulat*, tome II, page 703. — Le buste destiné à la mairie de Genève fut acheté au printemps de 1802 pour la somme de cent francs, ainsi que l'a établi M. Édouard Chapuisat. (*Journal de Genève* du 1^{er} février 1905). Le socle porte cette inscription : CHINARD, DE L'INSTITUT NATIONAL ET DE L'ATHÉNÉE DE LYON, LE 24 FRI-MAIRE AN 10. Ce buste, longtemps conservé dans le sous-sol du bureau des Archives à l'Hôtel de Ville, se trouve maintenant au Musée archéologique de Genève, où, grâce à l'obligeance de M. Alfred Cartier, conservateur du Musée, nous avons pu le photographier.

LA MÉDAILLE DU SIMPLON

Cette médaille, reproduite en médaillon sous le titre de notre ouvrage, est l'œuvre du graveur Jean-Pierre Droz, né à La Chaux-de-Fonds en 1746, mort à Paris le 2 mars 1823. Droz, après avoir étudié la frappe des monnaies en Angleterre, fut l'inventeur d'un nouveau système de balancier, qui eut un grand succès en France. Élève de Dominique Denon, le célèbre graveur des médailles de la Grande Armée, Droz fut nommé directeur de la Monnaie de Paris sous le Directoire, charge qu'il conserva jusqu'en 1814. Dans la médaille du Simplon, frappée en 1807, la montagne est représentée par un vieillard assis, entre les jambes duquel serpente la route ; des colonnes de troupes et des équipages gravissent celle-ci. Un exemplaire, faisant partie du médaillier de M. Maurice Barbey, nous a été gracieusement communiqué pour la reproduction ci-dessus.

SOURCES

Archives de M. James Odier, à Genève. Documents réunis par Nicolas Céard sur la construction de la route du Simplon, 1795-1811, à compléter par un dossier de la même provenance conservé aux *Archives d'Etat de Genève*.

Archives nationales, série F¹⁴, Ponts et Chaussées, Cartons 995-999, 1026-1027, F¹⁴ 11697 (dossier personnel administratif de Céard). Série A F IV 213, 1055, 1684.

Archives du ministère des Affaires étrangères. Correspondance diplomatique, Valais.

Archives de l'Etat du Valais, à Sion.

BIBLIOGRAPHIE

AUTRAN (G.). *L'inspecteur divisionnaire Céard et la construction de la route du Simplon.* Genève, 1897, in-8°, 46 pages.

CÉARD (NICOLAS). *Mémoire et observations critiques sur la route du Simplon.* Paris, 1820, in-8°.

CÉARD (ROBERT). *Souvenir des travaux du Simplon.* Genève, 1837, in-fol°.

CUGNAC (capitaine de). *Campagnes de l'armée de réserve en 1800.* Paris, 1900 et 1901, 2 vol. in-8°.

EBEL. *Manuel du voyageur en Suisse*, traduit de l'allemand. 2^{me} édition. Zurich, 1811, 4 vol in-8°.

FONTAINE-BORGEL (CLAUDIUS). *Souvenir national. Nicolas Céard, 1745-1821. Robert Céard, 1781-1860.* Genève, 1887, in-8°, 53 pages.

IMESCH (J.). *Zur Geschichte des Simplonpasses.* Brigue, 1904, in-18°.

[LORY]. *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, avec texte explicatif. Paris, Didot, 1811, in-fol°.

[MALLET, Georges]. *Lettres sur la route de Genève à Milan par le Simplon.* Genève, 1810, in-12°.

NAPOLÉON I^{er}. *Correspondance de Napoléon I^{er} publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III.* Édition in-8°. Paris, 1857-1870. 32 vol.

NAPOLÉON I^{er}. *Lettres inédites de Napoléon I^{er} (an VIII-1815)*, publiées par Léon Lecestre, Paris, 1897, 2 vol. in-8°.

PERROLLAZ (OSCAR). *Die Abtretung des linken Rhoneufers an Frankreich, 1800-1802*, dans *Blätter aus der Walliser Geschichte*, année 1902, Sion.

RAMBUTEAU (comte de). *Mémoires*, publiés par son petit-fils. Paris, 1905, in-8°.

SIMOND (L.). *Voyage en Suisse fait dans les années 1817, 1818 et 1819.* Paris, 1820, 2 vol. in-8°.

VAUTIER (ADOLPHE). *Voyage de France. Mœurs et coutumes françaises (1664-1665). Relation de Sébastien Locatelli, prêtre bolonais.* Paris, 1905, in-8°.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages		Pages
AVANT-PROPOS	1	route, 58. — Tiraillements et difficultés,	
AVANT BONAPARTE	1	60. — Céard expose et défend son projet	
Un peu de topographie. Les Romains		de galeries couvertes, 61.	
et le Simplon, 2. — Le chemin muletier			
du Simplon au moyen âge, 4. — Les			
fondations hospitalières, 6. — Les Stock-			
alper et le Simplon, 8. — La <i>Relation</i>			
de Sébastien Locatelli, 12. — Brigue au-			
jourd'hui, 14.			
LA CONCEPTION DE L'ŒUVRE.	19	LA CONSTRUCTION. — PÉRIODE CIVILE .	65
Premières vues de Bonaparte sur le		L'arrêté du 19 messidor an 9, 65. —	
Simplon en 1797, 20. — La mission de		Céard se rend à Milan, 67. — Arrivée à	
Comeyrat, 21. — Abandon momentané		Genève du commissaire Charvet, 68. —	
du projet. Le général Turreau au Sim-		Mort de l'ingénieur Lescot à Brigue, 69.	
plon, 23. — Le passage du Grand-Saint-		— Le pont de la Saltine, 70. — Céard	
Bernard. Mission de Tourné, 25. — Le		devant l'assemblée des ponts et chaus-	
général Béthencourt au Simplon, 26. —		sées, 72. — Etablissement des ateliers	
L'arrêté du 20 fructidor an 8, 29.		sur le parcours, 74. — Mesures arbitrai-	
LA CONSTRUCTION. — PÉRIODE MILITAIRE	35	res de Turreau en Valais, 75. — Les er-	
Le général Turreau directeur des tra-		reurs commises sur la côte de Brand-	
vauz, 36. — Les premières reconnais-		wald, 76. — Activité des ingénieurs, 79.	
sances, 37. — Nicolas Céard est nommé		— Travaux accomplis en 1802, 80. —	
inspecteur des travaux, 38. — Biographie		Incidents entre Français et Italiens, 81.	
de Céard, 39. — Ses fonctions sont		— L'arrêté du 8 germinal an II. La Ré-	
d'abord momentanées, 43. — Etablisse-		publique italienne chargée d'exécuter	
ment des deux brigades d'ingénieurs.		son parcours, 82. — Céard se rend au	
Les difficultés, 44. — L'existence à Bri-		Simplon en juin 1803, 84. — Le chalet	
gue, 46. — Relations de Céard et de		Polonceau au Schallbett, 85. — Prodi-	
Turreau, 49. — Perspicacité de Turreau,		gieuse activité des Italiens, 87. — Mau-	
51. — Céard fait une première inspection		vaise entreprise du pont de Crevola, 88.	
au Simplon, 53. — Glis substitué à Bri-		— Second voyage de Céard à Milan, 91.	
gue comme point de départ de la route,		— Le préfet du Léman, Barante, ins-	
54. — Le plan général de Céard, 57. —		pecte à son tour les travaux, 92. — Rap-	
Description du tracé adopté pour la		port de Céard sur la campagne de 1803,	
		94. — Premières troupes au Simplon,	
		voyage périlleux, 95. — Le passage de	
		Gondo et les différents tracés, 96. — Le	
		projet italien est adopté, 98. — Les Ita-	
		liens attaquent la grande galerie de	
		Gondo, 99. — Amélioration de la route	
		dans la vallée du Rhône. Construction	
		de la chaussée de Meillerie, 102. —	



L'année 1805 et les intentions de l'Empereur, 104. — Voyage triomphal de Napoléon en Italie, 105. — Céard le rejoint à Milan. Les angoisses de l'ingénieur Houdouart à Brigue, 106. — Napoléon renonce à rentrer en France par le Simplon. Mission de l'auditeur Hély d'Oissel, 108. — Etablissement d'un service de courriers au Simplon, 113. — Houdouart déclare la route praticable. Inauguration, 114. — Passages de troupes au Simplon en 1806. Les travaux complémentaires, 116. — Le relief exécuté sous la direction de Céard. Ses mésaventures, 117. — Le Genevois Mallet chante le Simplon, 118.

LE SIMPLON SOUS L'EMPIRE. 121

Le gouvernement du Valais coopère à l'achèvement de la route, 121. — Le Simplon et la guerre de la quatrième coalition, 122. — Voyageurs de marque. Les aides de camp du prince de Neuchâtel. Passage périlleux, 123. — Les courriers de l'Empereur. Succès d'Houdouart, 124. — La construction des

refuges, 125. — La catastrophe du refuge n° 6, 128. — Services rendus par les refuges, 130. — La Casermetta, 131. — Le comte de Rambuteau au Simplon, 131. — Murat et les débris de la Grande Armée, 132. — Le Valais entre dans la Confédération suisse, 135. — Retraite et mort de Nicolas Céard, 135. — La route du Simplon au XIX^{me} siècle, 136.

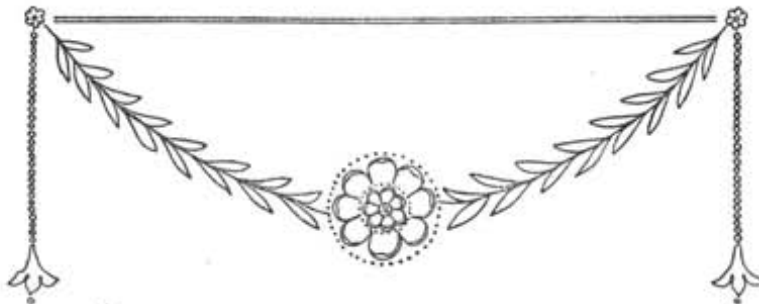
L'HOSPICE 141

Le Premier Consul décrète la fondation de l'Hospice, 141. — Détermination de l'emplacement de l'Hospice, 142. — Le projet de Lescot, 144. — Dotation de l'Hospice, 144. — Pose officielle de la première pierre, 146. — Arrêt dans la construction; achèvement, 148. — Description de l'Hospice; la vie à l'Hospice, 149.

NOTES COMPLÉMENTAIRES. 151

Le buste de Napoléon. — La médaille du Simplon, 151.

SOURCES. — BIBLIOGRAPHIE 152





ERRATA

Page 7, ligne 14, au lieu de *1391*, lire *1331*.

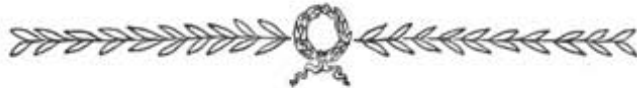
Page 30, ligne 1, au lieu de *tacticien*, lire *militaire*.

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Un propriétaire de Coppet au XVII^me siècle. (Extrait de la *Revue historique vaudoise*).
Lausanne, 1905.

Une amie de Marie-Antoinette. Madame Atkyns et la prison du Temple (1758-1836). —
Paris, Librairie Académique, Perrin et C^{ie}, 1905.

Correspondance de Roland Dupré, second résident de France à Genève, 1680-1688, publiée
avec une introduction et des notes. (Mémoires et documents publiés par la Société d'Archéologie
de Genève, tome XXIX.) Genève, 1906.



COLLABORATEURS

de la maison Fréd. Boissonnas & C^e :

M. CHARLES GOLLHARD

pour la plus grande partie des relevés photographiques

M. ROD. SCHLEMMER

pour l'ornementation du livre

—

*L'impression phototypique des illustrations
a été confiée à la*

SOCIÉTÉ ANONYME DES ARTS GRAPHIQUES

Marque S. A. D. A. G., à Sécheron-Genève

*L'impression typographique
a été exécutée par la*

MAISON « ATAR », S. A., CORRATERIE, 12, GENÈVE

