**Zeitschrift:** Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes

**Band:** 2 (1876)

**Heft:** 2

**Sonstiges**

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 31.08.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

Maurice à Brigue, d'une longueur de 94 kilomètres, et l'embranchement du Bouveret à Saint-Maurice, d'une longueur de 23 kilomètres, n'auront coûté à la compagnie du Simplon que 9 millions et que l'ensemble de son réseau, jusqu'à Domo d'Ossola, ne lui coûtera, subventions déduites, que 40 millions soit pour 157 kilomètres 255000 fr. par kilomètre, il n'est pas téméraire d'admettre que l'augmentation du trafic qui résultera pour cette artère unique de l'ouverture d'un passage des Alpes aussi important et aussi facile, donnera un rendement plus que suffisant pour assurer l'intérêt des capitaux engagés; un rendement brut de 28000 fr. par kilomètre serait suffisant pour rémunérer les capitaux, non compris les subventions.

Quant à la ligne de Domo d'Ossola à Arona, il est évident que cette ligne se suffira à elle-même.

Quand on voit cette magnifique vallée, les bords du lac Majeur, avec un mouvement de touristes aussi intense, le peu de difficultés qu'y rencontre la construction d'un chemin de fer, qu'on y voit les travaux exécutés et abandonnés depuis tantôt vingt ans, on a peine à comprendre que cette ligne ne soit pas encore faite.

Les populations du Nord de l'Italie ont eu trop peu, ce que nous avons chez nous peut-être à l'excès, je veux dire l'esprit d'entreprise. C'est la raison qui peut expliquer que cette ligne ne soit pas encore construite; si elle l'était, la question du Simplon serait bien plus avancée.

Une autre considération met la question en évidence, il s'agit du tunnel sous la Manche qui paraît sortir du domaine des hypothèses et passer dans celui des faits accomplis. La réalisation de ce gigantesque travail doit intéresser les Anglais, qui trouveront par là et par le Simplon la route la plus courte et surtout la plus rapide et de plus facile exploitation, pour leurs relations avec les Indes par Brindisi et le canal de Suez; cette question a été bien développée par notre collègue, M. Ed. Pellis, dans le travail déjà cité qui a été inséré dans notre bulletin N° 1.

Nous insistons sur ce point, qu'avec ses conditions de tracé, d'altitude, de pentes, bien plus avantageuses qu'au Gothard, le Simplon sera choisi de préférence par le trafic. Car, même exécuté suivant le projet normal, le Gothard, avec ses difficultés d'abord, ses courbes héliçoïdales d'ascension, ne sera ni une voie rapide, ni une voie parfaitement sûre; il sera exposé à des irrégularités de service, et un trafic de cette nature fuira une ligne pareille, si à côté d'elle, il en a une autre présentant de meilleures conditions, alors même qu'elle serait un peu plus longue.

Ceci serait, nous l'avons dit et le répétons, à plus forte raison vrai, si le projet du Gothard devait être mutilé et abâtardi et qu'on y adoptât des systèmes spéciaux de traction; devant, dans ces conditions, soutenir une lutte de concurrence, il serait à l'avance condamné.

Il s'est produit en Suisse, à l'occasion du Gothard, une effervescence malsaine de construction de chemins de fer; vous n'avez qu'à jeter les yeux sur la carte officielle des chemins de fer suisses éditée en 1873, pour voir les masses de lignes qui ont été projetées et pour lesquelles on a demandé et obtenu des concessions dans le but d'aboutir au Gothard.

Quelques-unes ont été exécutées, d'autres ont été abandonnées ou ajournées, et c'est heureux, car c'était une véritable aberration. On entrait dans ce cercle vicieux, que si le trafic, affluant au Gothard, arrivait réellement à être assez considérable pour assurer à ces lignes un rendement suffisant qui permît au réseau principal d'y trouver la rémunération des capitaux engagés, le réseau du Gothard et notamment la ligne Fluelen-Biasca, en raison des conditions exceptionnelles de son tracé, eussent été dans l'impossibilité de l'écouler.

### 5° *Considérations générales et politiques.*

On se souvient que lorsque la question de l'ingérence fédérale dans les affaires du Gothard s'est posée, et notamment lors de la discussion du traité international de 1869, devant les chambres fédérales, une vive opposition se fit jour de la part des représentants de la Suisse occidentale et de la Suisse orientale. On signala les dangers d'une pareille ingérence au point de vue politique et au point de vue économique. Ainsi on craignait que la Suisse ne subît par trop l'influence politique de l'Allemagne, que la France ne le vît d'un œil jaloux, que notre neutralité ne fût plus aussi immaculée; d'un autre côté on craignit que la Confédération ne contractât des engagements et une responsabilité financière pour le cas d'insuffisance des ressources et d'augmentation des dépenses. L'événement n'a pas trop tardé à confirmer ces inquiétudes et à réaliser les prévisions les plus pessimistes, et la situation est fort grave. La Confédération interviendra-t-elle dans la question? Pour obtenir une plus forte participation de l'Allemagne et de l'Italie, leur laissera-t-elle prendre une ingérence plus grande encore, qui pourrait devenir compromettante pour notre neutralité? c'est ce que nous ne pouvons prévoir aujourd'hui.

Il me semble que, en ce qui concerne notre neutralité, c'est une question d'équilibre à rétablir. Il faudrait que la Confédération exécutât loyalement les assurances données à la Suisse orientale et à la Suisse occidentale par l'article 3 de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer.

Que la France, qui a vu d'un œil jaloux et non sans témoigner un sentiment d'aigreur contre la Suisse, la conclusion du traité international de 1871, et l'ingérence de la Prusse dans le passage des Alpes, prenne la seule revanche qui soit possible, une revanche pacifique et dont le succès est assuré à l'avance; qu'elle appuie matériellement le passage du Simplon, elle aura contribué ainsi à doter l'Europe d'une voie de transport qui surpassera le Gothard et lui disputera le trafic; qui sera pour elle, comme pour notre pays, une source de prospérité. Je ne crains pas, pour notre pays et sa neutralité, cette revanche toute pacifique et la participation de la France à un passage des Alpes suisses; cela rétablira précisément l'équilibre rompu, et enlèvera tout prétexte à récrimination soit de la part de l'Allemagne, soit de la part de la France.

Faire partager à tout le monde, à nos voisins de la France et au monde de la finance surtout, cette conviction de la facilité du passage du Simplon, que j'espère vous avoir fait partager, la prouver par des études sérieuses, telle est la première tâche de la compagnie du Simplon. Cette compagnie a à sa tête des administrateurs et ingénieurs habiles qui manient bien la parole et la plume et qui sauront, nous n'en doutons pas, atteindre ce résultat.

EN VENTE CHEZ GEORGES BRIDEL ÉDITEUR A LAUSANNE

**Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.** Première année, 1875. — 1 vol. in-4 cart. avec planches et photographies ..... 5 fr.

**Carnet de nivellement,** à l'usage des ingénieurs, conducteurs de travaux, entrepreneurs et draineurs. *Troisième édition.* — 1 vol. in-8, relié, toile ..... 1 fr. 50

**Chemins de fer suisses (Les) et les passages des Alpes,** par Ed. Tallichet. — 1 vol. in-8 ..... 4 fr.

**Eléments de calcul approximatif,** par Charles Ruchonnet. *Seconde édition* augmentée. — 1 vol. in-8 ..... 1 fr. 50

**Exposition géométrique des propriétés générales des courbes,** par Charles Ruchonnet. *Troisième édition* augmentée et en partie refondue. — 1 vol. in-8 ..... 4 fr.

**Notice sur la correction du Rhin en Suisse,** par Wuillam Fraisse, ingénieur. — In-4, avec planches ..... 3 fr.

LAUSANNE — IMP. GEORGES BRIDEL.