

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 2 (1864)
Heft: 29

Artikel: Le passage du Simplon
Autor: S.C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-177219>

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: 08.02.2026

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

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis

LITTÉRATURE NATIONALE — AGRICULTURE — INDUSTRIE

PRIX DE L'ABONNEMENT (franc de port) :

Un an, 4 fr. — Six mois, 2 fr. — Trois mois, 1 fr.

Tarif pour les annonces : 15 centimes la ligne ou son espace.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au Cabinet de lecture place de Saint-Laurent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la Rédaction du *Conteur Vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

Le passage du Simplon.

Voilà une question qui a le privilège de servir de thème aux journaux de tous les pays, depuis longtemps, et qui ne paraît pas près d'abandonner son autorité sur la presse. Construirait-on le passage du Simplon ? Ne le construirait-on pas ? Percerait-on la montagne à sa base, comme on le fait au Mont-Cenis, ou bien lancerait-on la locomotive sur les hauteurs neigeuses de nos Alpes, en faisant, cette fois, une vraie ligne de chamois ? Voilà tout autant de questions qui se débattent depuis quelques années déjà ; ajoutez à cela les considérations politiques, les intérêts financiers engagés dans l'entreprise, et vous comprendrez que la lutte puisse être vive, que la solution ait quelque peine à se dégager de cette multitude de conditions.

Nous n'avons pas la prétention de venir ici engager la discussion ; la taille du *Conteur* est hors de proportion avec la grandeur d'une telle question, ce que nous désirons faire, c'est attirer l'attention de nos lecteurs sur un travail consciencieux qui a paru récemment ; nous voulons parler de l'*Étude critique des divers systèmes proposés pour le passage des Alpes suisses par un chemin de fer*, faite par M. A. Lommel, ingénieur, à Lausanne.

Cette brochure est la révision, revue et complétée, d'un certain nombre d'articles qui ont paru dans l'*Eclaireur* à la fin de l'année dernière. L'auteur examine d'abord les systèmes en présence pour le passage des Alpes ; ils sont au nombre de trois : Le passage par un long souterrain dans la région inférieure des Alpes, comme au Mont-Cenis ; le passage par le sommet des Alpes, avec un chemin à fortes pentes et des courbes de faible rayon, c'est le système proposé par M. Flachet et étudié plus récemment par M. Thouvenot, ingénieur, à Bex ; enfin le système intermédiaire, proposé par les ingénieurs de la ligne d'Italie, et qui consiste à suivre l'inclinaison du terrain avec des pentes assez fortes jusqu'au point où l'on pourrait percer un tunnel rentrant dans les conditions normales de la construction des chemins de fer, c'est-à-dire ayant 4 à 5 kilomètres de longueur (une lieue suisse).

M. Lommel discute avec soin les avantages et les inconvénients de chacun de ces projets ; il expose l'état actuel de la construction des longs souterrains ; d'après l'expérience acquise au Mont-Cenis, le percement du Simplon à sa base exigerait dix à douze ans de travaux, avec les moyens aujourd'hui connus ; nul doute que ce temps ne puisse être réduit avec les efforts qui se font chaque jour pour arriver à une solution plus rapide. Le tunnel une fois construit, l'exploitation de la ligne resterait dans les conditions normales que présentent aujourd'hui les chemins de fer ; la traversée de la montagne (18 kilomètres environ) s'effectuerait en une heure et avec le matériel ordinaire. La dépense serait surtout représentée par les frais d'établissement.

Dans le tracé supérieur, au contraire, le coût de la construction serait moins élevé, mais le service de l'exploitation serait grevé d'un surcroît de dépenses considérable. La force énorme nécessaire pour franchir la montagne, le matériel spécial qu'exigerait un bon emploi de cette force mettent une telle ligne en dehors de toute comparaison avec les lignes actuelles.

Quant au tracé intermédiaire, il présente tous les inconvénients de l'un et de l'autre des systèmes précédents sans offrir les avantages de l'un et de l'autre ; il exigerait un temps de construction très long, comme le premier et une exploitation très coûteuse, comme le second. Ce projet ne peut se soutenir qu'en s'appuyant sur les données de la « ligne d'Italie, » données qui, au dire de M. Lommel, ne sont rien moins que justifiées.

M. Lommel ne se borne pas à examiner la question technique du passage des Alpes ; il étudie aussi les conditions de viabilité d'une telle ligne de chemin de fer, eu égard aux relations qu'elle créerait entre le nord et le sud de l'Europe, et à la concurrence des transports par mer. Il conclut de son étude :

1° Que le seul projet qui puisse être adopté comme définitif est le tracé à long souterrain.

2° Que le tracé à fortes pentes, par le sommet, devrait être seul adopté à titre provisoire, permettant seul, dans les conditions d'un trafic modeste, un amor-

tissement à court terme et avant que la concurrence ait enlevé les ressources de viabilité.

3° Que le tracé intermédiaire présentant sensiblement le même coût d'établissement que le tracé inférieur et un résultat économique bien plus faible, ne pouvant ni lutter contre la concurrence d'une ligne basse, ni produire une recette suffisante pour l'amortissement de son capital avant l'ouverture d'une ligne basse, *doit être écarté, tant comme solution provisoire que comme solution définitive.*

4° Que les efforts doivent rester dirigés sur la solution définitive comme étant la seule rationnelle; et qu'en attendant, des études détaillées et sérieuses sur le terrain doivent être faites pour décider s'il doit être pourvu au passage par un tracé provisoire (le tracé supérieur).

Nous recommandons tout particulièrement à nos lecteurs l'examen de cet important travail; ils y trouveront les conclusions précédentes basées sur une discussion très complète, une argumentation très serrée et des données établies avec une scrupuleuse méthode. Dans une question d'où peut dépendre la prospérité et l'existence de notre pays, il est du devoir de chaque citoyen de s'entourer de toutes les lumières et de se rendre un compte aussi exact que possible de tous les éléments de la question.

S. C.

Nos lecteurs connaissent déjà, d'après les journaux de la semaine, les dégâts causés par le violent orage de mardi dans le vignoble de Lutry. La colonne de grêle n'a pas borné là ses ravages: le canton de Neuchâtel a été atteint d'une manière plus terrible encore, et sur un plus grand espace. Voici les détails que donne, à ce sujet, la *Gazette de Neuchâtel*:

Vers midi et demi, un ouragan furieux, débouchant du Val-de-Travers, ne faisait que trop pressentir le malheur dont était menacé; de sombres nuées, chassées avec violence, s'avançaient rapidement en tournoyant et semblaient prêtes à fondre sur le chef-lieu; le long de la montagne de Boudry s'avançait aussi une large colonne blanche, tandis qu'une colonne semblable débouchait du Val-de-Travers. C'étaient deux colonnes de grêle, qui, se croisant, n'en continuèrent pas moins chacune leur route de leur côté. Celle venue du Val-de-Travers se rua sur Bôle, Colombier, Corcelles, Cormondrèche, Auvernier, et atteignit faiblement Neuchâtel; tandis que celle venue du canton de Vaud passa dans le Val-de-Ruz, qu'elle traversa dans toute sa longueur.

C'est Bôle, Colombier, Cormondrèche, une partie du vignoble de Corcelles et de celui d'Auvernier, qui ont le plus souffert. On nous écrivait de Collombier aussitôt après l'orage:

« Au premier instant, les grêlons, de grosseur moyenne et mêlés de pluie, semblaient ne pas devoir être dangereux, mais au bout de trois ou quatre mi-

nutes, la pluie disparut entièrement pour faire place à une véritable mitraille de grêle, dont bonne partie des grains étaient de la grosseur d'une prune reine-claude. Inutile de dire que vignes, blés, fourrages, jardins et arbres sont abîmés, quantité de vitres brisées; bref, nous avons souffert tous les dégâts qu'accompagne ce terrible fléau de Dieu. La colonne de grêle paraît s'être étendue sur toute la largeur de notre côte, depuis le haut des Prés-devant jusqu'au lac, et depuis Troisrods probablement jusqu'au delà d'Auvernier. Mais, d'après ce que je puis voir au premier moment, Collombier et Bôle ont été tout particulièrement frappés. Les 3000 ouvriers dont se compose le vignoble de Colombier ne donneront pas une gerle de vendange. »

Les nouvelles subséquentes n'ont fait que confirmer le désastre. D'un autre côté, Saint-Aubin, Bevaix, Cortaillod, Boudry et Peseux ont été épargnés. D'Auvernier à Neuchâtel, il y a presque pas de mal; à Serrières, il n'a même pas grêlé.

Au Val-de-Ruz, de Montmollin à Villiers, il n'y a pas un seul champ dans le fond du vallon qui n'ait été plus ou moins atteint par la grêle. La vallée semblait couverte de neige; les grêlons se sont amoncelés par places à plusieurs pouces de hauteur: près du château de Fenin, entre autres, il y en avait, dit-on, près de deux pieds. On était obligé d'ouvrir les fenêtres pour sauver les vitres.

On nous affirme qu'à Pontarlier, on a ramassé des grêlons qui pesaient trois ou quatre onces et que les rues étaient jonchées de débris de tuiles et de vitres brisées. — Le Val-de-Travers doit inévitablement avoir souffert.

On a reçu dernièrement au Jardin d'acclimatation à Paris, l'oiseau appelé *vautour ménager* ou *serpenteur du Cap* (*serpentarius reptilivorus*).

On le trouve dans presque toute l'Afrique australe. A partir de quelques lieues de la ville du Cap, il n'est guère d'habitation sans un couple de serpenteurs qui fait partie intégrante de la propriété, dont il ne dépasse pas les limites s'il n'est pas dérangé. C'est un véritable animal domestique. Les lois et les colons leur accordent la plus grande protection, car ils détruisent chaque année un grand nombre de reptiles, même les plus venimeux.

L'organisation du serpenteur est merveilleusement adaptée à cette destination; ses jambes et ses torsos sont très-allongés et écaillés, son œil perçant peut découvrir sa proie à de grandes distances, et son bec robuste est une arme puissante. On l'appelle aussi *secrétaire*, parce qu'il porte autour du cou une longue fraise de plumes propres à écrire qui repoussent les morsures des reptiles dans les combats qu'il leur livre.

Nous empruntons aux récits d'un voyageur français;