

**Zeitschrift:** Pionniers suisses de l'économie et de la technique  
**Herausgeber:** Société d'études en matière d'histoire économique  
**Band:** 14 (2010)

**Artikel:** Louis Favre (1826-1879) : constructeur du tunnel du Gotthard  
**Autor:** Wägli, Hans G.  
**Kapitel:** Expériences comme entrepreneur  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095659>

### **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:** 25.04.2026

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

# Expériences comme entrepreneur

Par son travail consciencieux, le jeune entrepreneur cherchait à justifier la confiance qu'on avait placée en lui. Avec ces missions, entreprises et expériences augmentaient, ainsi que le pouvoir et les moyens. Pas à pas, le charpentier de métier découvrait les secrets de la construction ferroviaire. Travaux de terrassement, travaux publics et de génie civil, bâtiments, marche après marche il y parvint.

## Turbulences politiques...

Non, tout ne marcherait pas sur des roulettes: la construction du chemin de fer occasionna un dépassement de crédit et par la suite des problèmes de financement. Par-dessus tout, à l'extérieur, il fallait surmonter des troubles politiques et des turbulences. La France fut particulièrement agitée en 1848. En février, le soulèvement du peuple de Paris mit à mal la monarchie et le Roi

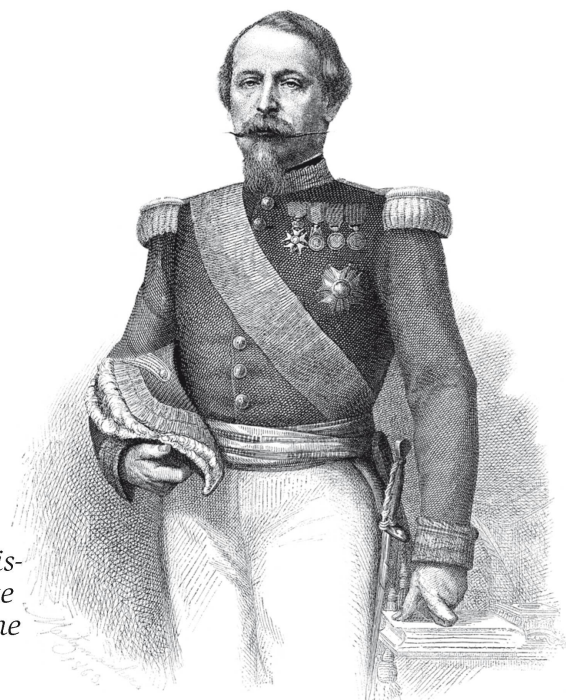
Louis-Philippe d'Orléans. Celui-ci ne voulant pas régner par la force, abdiqua et parti en exil en Angleterre. Une nouvelle révolte fut sévèrement réprimée en juin sous un gouvernement provisoire. La Deuxième République fut seulement proclamée en novembre et le 10 décembre les français éliront Charles-Louis-Napoléon Bonaparte, Président de la République. Lentement, la paix s'installait à nouveau. Comment le Président de la République élu fut-il élevé au rang d'empereur Napoléon III quatre ans plus tard est une autre histoire.

## ... et problèmes professionnels

Pendant cette période de troubles, Favre connut pour la première fois de sérieuses difficultés. Renaud écrivait plus tard que la première entreprise de Favre fit fiasco et cessa ses activités avec environ 60 000 francs de déficit.

Il n'est guère probable qu'une exécution imparfaite de travaux puisse être à l'origine de cette diminution de commandes qui conduisit à cette contre-performance économique; l'industrie du bâtiment subissait des turbulences et le marasme économique se faisait sentir comme on le ressent encore aujourd'hui. Et, par-dessus tout, la jeune entreprise Favre n'avait pas encore fait ses preuves. Par contre, il est certain que comme entrepreneur, l'aspiration du travail bien fait dans cet environnement incertain, lui apportât salaire et fortune. C'est aussi vrai que Favre ne se laissait pas décourager.

Le 12 août 1849, les problèmes de construction et heureusement aussi les problèmes économiques furent maîtri-

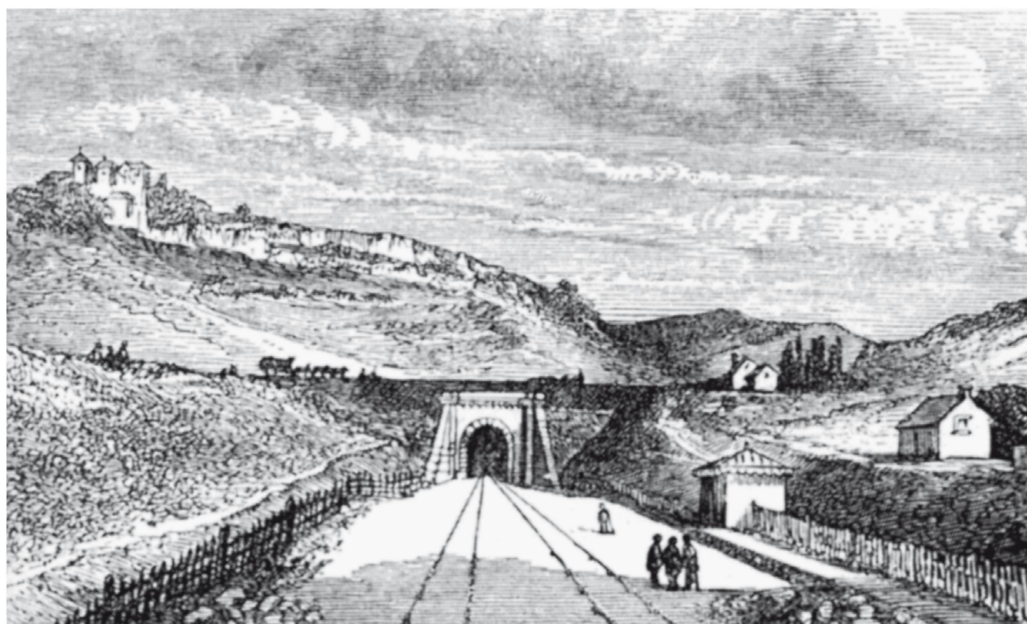


*Le 10 décembre 1848, les français élisent Charles-Louis-Napoléon Bonaparte (1808-1873), comme Président de la République.*

sés: le chemin de fer pouvait assurer l'exploitation en continu de Paris jusqu'à Tonnerre. Les travaux de Charenton étaient accomplis. En trois ans, 196,2 km de chemin de fer à double-voie ainsi que 30 gares et stations furent construits, dont la parisienne gare de Lyon, cela pratiquement sans l'aide de moyens mécaniques.

son entreprise, Favre était responsable des travaux d'achèvement qui furent nécessaires, afin que l'exploitation de la ligne soit effective le 22 juin 1851. «J'ai eu l'entreprise des parachèvements», laissait-il entendre!

L'ouvrage majeur est le percement du tunnel de Blaisy-Bas, long de 4114 m à double-voie. Il traverse



*Portail nord du tunnel de Blaisy-Bas.*

Une foule d'ouvriers, un nombre incalculable d'entreprises et de fournisseurs ainsi que de nombreux ingénieurs, planificateurs et architectes étaient, par milliers, concernés par ce chantier. Aussi lorsque Favre s'est engagé sans compter et finalement avec succès dans cet immense projet, sa part fut relativement petite.

### **Construction de la ligne Montbard – Dijon**

Les deux années suivantes, Favre travaille pour la «compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon». Entre Dijon et Montbard, il travaille sous les ordres de l'ingénieur Bidermann. Ce tronçon comptait beaucoup d'ouvrages d'art: ponts, murs de soutènement et de retenue ainsi que dix tunnels d'une longueur totale de 6494 m. Avec

la ligne de partage des eaux entre la Seine et le Rhône et relie Blaisy-Bas à Mâlain, 20 km au nord-ouest de Dijon. Le point culminant se trouve au portail nord à une altitude de 405 m.

La construction de ce tunnel renvoie à une rivalité concernant le tracé de la ligne Paris–Lyon. L'idée de ce dernier tracé, de 1844, vint de l'hydraulicien et ingénieur des ponts et chaussées, Henry Philibert Gaspard Darcy (1803–1858) de Dijon. Comparé au projet alternatif du Comte Napoléon Daru (1807–1890) le tunnel de Blaisy-Bas raccourcissait la ligne Paris–Dijon de 55 km. A vrai dire la liaison Paris–Lyon était plus longue et avec un surcoût de 10 millions de francs. Mais le tracé direct du projet alternatif passait 10 km à l'ouest de Dijon, traversant le Mont Afrique par un tunnel long de 4300 m, à une

altitude de 584 m et conduisant directement à Beaune. Dijon n'aurait donc été atteignable que par une ligne secondaire. L'idée de Darcy, avec le tunnel de Blaisy-Bas, faisait de Dijon un nœud ferroviaire significatif qui prendrait également de l'importance sur le plan économique.

### Premier contact avec un tunnel

Tout d'abord, des puits de sondage furent creusés entre Blaisy-Bas et Mâlain. Avec 3 m de diamètre, ceux-ci permettraient plus tard d'être utilisés comme puits d'attaque intermédiaires. Au total 21 puits de 14 à 19,5 m. de profondeur furent creusés pour atteindre la base du tunnel. De cette façon, on divisa le percement réel du tunnel en 22 sections, soit 44 fronts d'attaque d'une longueur de moins de 100 m.

Les travaux de construction débutèrent en 1844, encore avant la remise de la concession. Sous la direction de Darcy, différents entrepreneurs s'occupaient du forage des puits. Le travail lui-même fut exécuté par des petits sous-traitants.

Avec l'octroi de la concession à la «compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon» ces entrepreneurs prirent en

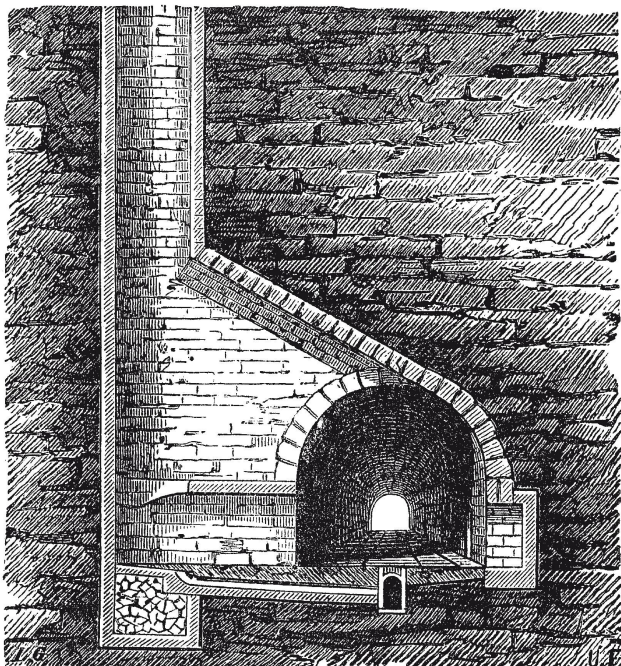
charge la construction du tunnel le 11 octobre 1846 en régie propre.

L'engagement de Favre à Blaisy-Bas survint en 1849, à un moment où les travaux avaient déjà bien progressé; le 31 octobre 1849, les travaux étaient terminés. Ainsi, n'est-il pas étonnant que le nom de Favre manque sur la liste des entrepreneurs de forage des puits, pour la plupart italiens: Canale, Francio, Lussiette, Carlo Robino, Vola, Bianquetti, Favetto, Marroco, Fontana, Minelono, Gallo, Bordetto, Bletino. Jusqu'à 2600 ouvriers, en majorité italiens, travaillèrent par moment au tunnel de Blaisy-Bas. Les puits étaient déjà creusés jusqu'au niveau du tunnel lorsque Favre rejoignit le chantier. Effectua-t-il vraiment l'étagage de la galerie dans le tunnel? Maxime Vuillaume atteste purement et simplement l'engagement de Favre dans cette première construction de tunnel qui lui avait permis de faire ses premières armes en la matière. La participation de Favre à cette construction est par conséquent marginale.

### Amour et argent

Louis Favre n'était pas seulement un charpentier et un constructeur de chemin de fer, il était aussi homme. Le «petit Suisse», de belle prestance et déjà d'une notoriété bien établie, tomba amoureux de Augustine Eugénie Rondeau (\*7.1.1834), la belle-fille de Loison, son ancien patron, dont l'acte de naissance de la Commune de Vitry divergera par la mention de Caroline. Le vieux maître agréa la demande des amoureux. Le 27.4.1850, Louis conduisit sa jeune fiancée âgée de 16 ans à la mairie de Vitry-sur-Seine. Agé de 24 ans seulement, Favre fondait ainsi son propre foyer. A-t-il été un coureur de dot comme on pourrait le prétendre 150 ans plus tard ou est-ce tout simplement l'amour qui l'a conduit à faire ce

*Pas moins de 21 puits de ce type furent creusés pour faciliter le percement du tunnel de Blaisy-Bas, long de 4 114 mètres.*



pas. La question reste posée. Etant donné qu'amour et argent ne sont, à priori, pas incompatibles, et parce que plusieurs témoignages indépendants prouvent la sincérité de l'époux, ce mariage est supposé être un mariage d'amour et doit être vu comme tel. D'autant plus que dans d'autres conditions, Loison n'aurait jamais donné son accord. Les arguments mettant en avant que cette union aurait permis à Favre de fonder sa (deuxième) entreprise restent ainsi sans fondement.

D'une manière ou d'une autre, la construction du chemin de fer progressait rapidement en direction du sud. Favre, sous les ordres de l'ingénieur Jacquemin, construisit le tronçon final de la ligne Paris-Lyon et devait construire et achever la gare de Lyon-Vaise. Le train inaugural entra dans cette gare le 7 octobre 1854. Deux ans plus tard seulement, le 10 octobre 1856, le tunnel Sainte-Irénée à Lyon, long de 2110 m et la ligne Paris-Marseille, à cette époque la ligne de chemin de fer la plus longue d'Europe, étaient entièrement réalisés. La gare primitive de Lyon-Vaise n'existe plus. Elle fut détruite le 26 mai 1944, ainsi que 1466 autres bâtiments de la ville sous les bombardements américains. Lyon déplora 717 morts et 1129 blessés pour cette seule journée.

### **Infortune privée**

Dans l'ensemble, Favre terminait certainement une tranche de vie professionnelle couronnée de succès entre Paris et Lyon, lorsqu'il retira à Genève, le 3 septembre 1854, un nouveau passeport. Son objectif: Londres. Ce voyage devait-il être en rapport avec son destin? Le 14 février 1855, à peine après cinq ans de mariage, son épouse Augustine décéda à l'âge de 21 ans à leur domicile, rue du Pont de la gare n° 1 à Lyon. La mise au monde de leur fille unique Marie-

Augustine le 14 août 1854 lui avait pris ses forces. Favre allait-il chercher de l'aide pour sa femme en Angleterre? Qui prit soin du tout nouveau-né? Une nourrice? Quelque parenté à Genève? Favre s'est très peu exprimé sur cette période difficile.

### **Construction ferroviaire dans le Jura**

Les activités de Favre se poursuivirent à l'ouest de Besançon. Le 7 avril 1856, la liaison ferroviaire Dijon-Belfort devait être établie. Les mines d'Ougney avaient planifié à l'avance tout ce qui était nécessaire, pour qu'à la station intermédiaire de La Barre (aujourd'hui Labarre) les deux lignes puissent se connecter. Au nord, les mines devaient se relier au réseau ferroviaire européen et au canal du Rhône au Rhin, et au sud permettre l'accès des hauts fourneaux de la Rans et Fraisans. La concession pour cette ligne secondaire date du 14 juillet 1855.

Bien que Favre ait informé par écrit, de sa main, sur la «ligne d'Augné», il doit avoir pensé à «Ougney». «Ougney» phonétiquement proche du nom de «Augné»; il faut savoir qu'aucune commune française ne porte ce nom. «La commune d'Augne» [écrit sans accent], se trouve dans les environs de Limoges. Elle borde une voie ferrée construite entre 1875 et 1881, mais sans jamais avoir eu sa propre gare. En plus, Favre n'était plus actif en France à cette période.

En contrat avec les mines, l'ingénieur Ackermann conduisait le projet comme maître d'œuvre, tandis que Louis Favre dirigeait l'entreprise de construction en tant que réalisateur. Au nord de La Barre, à environ 2,5 km après la bifurcation de la ligne principale, il fallait percer un tunnel de 140 m de long à travers des couches de marne. Favre maîtrisa ce travail difficile avec brio.



*Au sud de la gare de Gendrey, un tunnel de 140 m creusé à travers de la marne.*

La construction de ce tunnel «dans la marne géologique» se transforma plus tard et à maintes reprises, en construction «du tunnel de la Marne», posant ici un épineux problème linguistique et resté irrésolu. Cela illustre, – comme l'exemple de la déviation «d'Ougney» à «Agné» – de manière excellente, où et comment la communication et la compréhension entre le monde latin et germanique peut creuser un fossé. Favre dut rencontrer ces différences plus d'une fois dans la manière de penser, de se comporter et de commercer.

### **Disparition sur la carte géographique**

La ligne de chemin de fer entre La Barre et Ougney fut ouverte au trafic au cours de l'été 1858. Elle fut tout d'abord exploitée uniquement pour le trafic marchandises par une compagnie privée. Le «Ministre des travaux publics» n'ayant pas préalablement procédé à la réception du tronçon et permettre ainsi la mise en exploitation officielle de la ligne, celui-ci fut indignement critiqué et la réception eut lieu après-coup. A partir de 1860, la «compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon» reprit les installations à son compte ainsi que l'exploitation. A Gendrey, au portail nord du tunnel susmentionné, on devait construire une station intermédiaire en même

temps. Grâce à cela et aux accords administratifs conclus, la ligne fut classée comme ligne de transports publics. Au sud, les tronçons furent utilisables en 1862 jusqu'à Rans et dès 1864 jusqu'à Fraisans. Entre-temps, cet ouvrage de Favre a disparu de la carte géographique avec toutes les constructions des autres entrepreneurs et également le prolongement achevé en 1866 jusqu'à Gray. Le déclin commença en 1879 avec la cessation d'activités des hauts fourneaux de la Rans et avec la fin de l'extraction du minerai après 1926. L'arrivée de l'automobile et la Seconde Guerre mondiale firent le reste. Le trafic voyageur Ougney–La Barre prit fin le 20 mai 1940 et le trafic marchandises le 17 juillet 1952. La partie du sud fut encore exploitée de temps à autre, jusqu'au 31 mai 1959.

### **Liaisons ferroviaires avec la Suisse**

Dès le début des années 1840, des efforts étaient consentis dans le canton d'origine de Favre, pour renforcer la position de Genève, à la croisée des voies de communications, d'une part, de Marseille et de Gênes en direction du Rhin et d'autre part, de l'Atlantique vers l'Europe de l'est. Les promoteurs genevois envisageaient un rôle de carrefour entre les réseaux savoyards, français et suisses. La pensée d'une liaison ferroviaire Genève–Seysssel gagnait toujours plus de terrain et de la sympathie dans la perspective de trouver en ce lieu la correspondance à la navigation sur le Rhône et vers la mer Méditerranée.

Le scepticisme de cette époque, à l'encontre du chemin de fer, est perceptible dans le rapport de l'une des commissions spéciales du Conseil d'Etat genevois: «... la correspondance ferroviaire n'est guère souhaitable d'un point de vue moral, mais irréfutable du point de vue économi-

que». Avec l'aide des banques genevoises et des milieux influents lyonnais, le projet se concrétisait petit à petit. L'ingénieur cantonal genevois, Guillaume-Henri Dufour (1787-1875) entreprit dans ce but, un voyage d'étude en Alsace et dans le Grand Duché de Bade pour se faire sa propre idée du chemin de fer. Le futur général de la guerre du Sonderbund écrivit tout étonné à son épouse, le 24 septembre 1845, que le «monstre infernal» avec 24 wagons pouvait parcourir six lieues par heure [soit, six fois une lieue équivalant à 4,8 km, c'est à dire 29 km/h].

### **Connexion aux temps modernes**

La «compagnie du Chemin de fer de Lyon à Genève» fut fondée le 6 août 1853. Sous les ordres de l'ingénieur Jacquemin, entre-temps nommé directeur de cette société, Favre collabora à la construction de la ligne qui devait relier son pays natal à la nouveauté et au progrès. A Bellegarde, après le grand viaduc sur la Valserine, la ligne de chemin de fer passe en dessous du Crêt d'Eau pour rejoindre la Suisse. Buddicom & Cie, entreprise anglaise, avait foré en trois ans et demi les 3900 mètres du tunnel. La deuxième partie de la tâche incombait alors à Favre qui devait prolonger l'ouvrage par la construction d'un tunnel à ciel ouvert de 108 mètres, ceci dans une zone géologique particulièrement difficile. Aujourd'hui, cet ouvrage long de 4008 m est dénommé tunnel du «Crêt d'Eau», mais il fut également dénommé tunnel du «Crédo», lors de sa construction.

La ligne Seyssel - Genève a été ouverte le 18 mars 1858 comme troisième ligne internationale de ou vers la Suisse. La première liaison ferroviaire de l'étranger atteignit Bâle en 1844, provenant de Strasbourg par la rive gauche du Rhin. Et onze ans plus

tard, le chemin de fer du grand Duché de Bade entra à Bâle par la rive droite du Rhin.

### **Le tunnel le plus cher du monde**

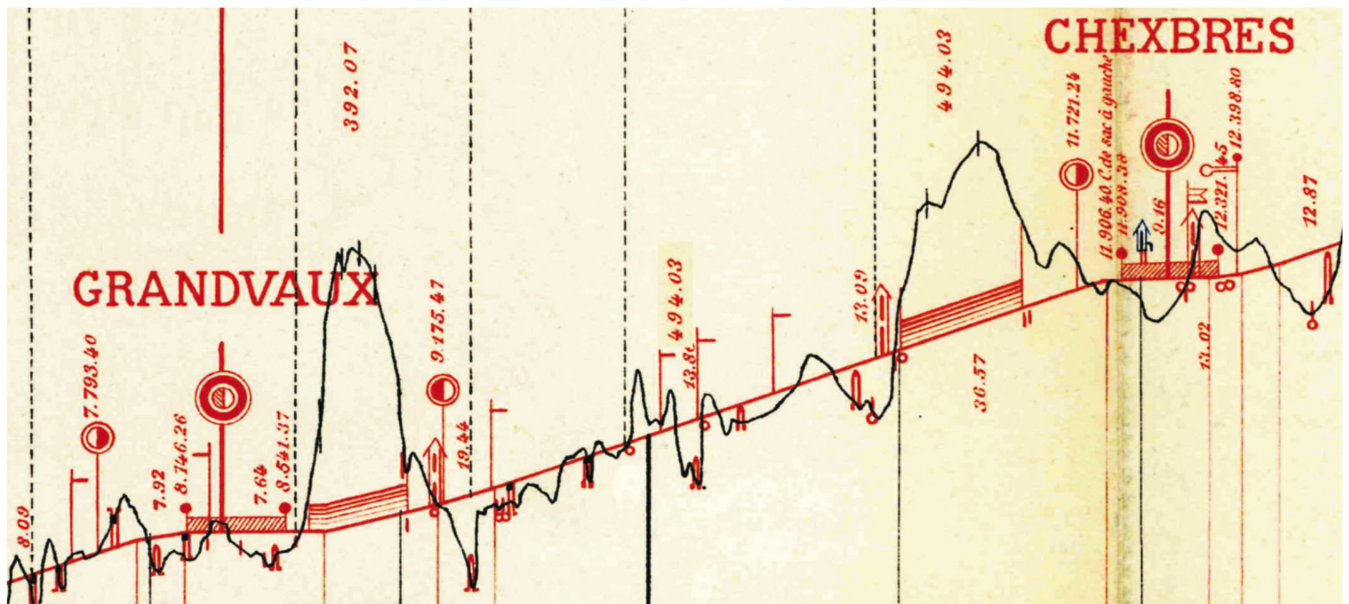
L'exploitation ferroviaire à travers la frontière genevoise avait-elle à peine débuté que Favre reçut le mandat supplémentaire de maçonner le tunnel du Crédo sur toute sa longueur. Pendant que les ouvriers de l'entreprise de Favre amenaient les pierres et le mortier dans le tunnel, ils empêchaient le passage de huit à dix trains par jour, causant ainsi de nombreuses interruptions du travail. Ce qui est tout à fait courant de nos jours et en plus avec un grand nombre de passages de trains, était autrefois un exploit. Favre le réussit. Malheureusement ce qui n'a pas été retransmis par Favre, c'est l'organisation mise en place pour la protection des travailleurs.

Le tunnel du Crédo traversait de telles mauvaises couches de molasses, fortement glissantes, qu'après l'achèvement de la construction, elles jouaient encore de mauvais tours, qui parfois exigeaient des interruptions de trafic.

Favre et d'autres personnes impliquées à la construction du chemin de

*Portail ouest du tunnel du Crédo près de Bellegarde.*





*Profil en long des tunnels de Grandvaux et de Cornallaz. La ligne de terrain démontre que les gravas du tunnel de Cornallaz, en aval, furent utilisés comme remblais et que ceux du tunnel de Grandvaux ont nivelé l'aire de la gare.*

fer de Seyssel à Genève parlaient volontiers du plus long tunnel du monde, en parlant du Crédo. Et cela même s'ils savaient très bien que ce superlatif était utilisé pour en qualifier bien d'autres. Par contre les coûts rejoignaient la proximité du record avec pratiquement 1000 francs par mètre linéaire, le record du monde devait être probablement atteint. Tandis que la longueur était insuffisante pour approcher le record national qui était détenu avec les 4634 m du tunnel de la Nerthe près de Marseille, creusé en 1848 déjà.

### **Rencontre avec l'ami de Paris**

Cela dût se passer un jour que Stanislas Renaud se rendait à Genève en train. Le train s'était précisément arrêté en gare de Bellegarde, lorsque Renaud voulut allumer un cigare et ne trouvait pas d'allumettes. «... j'ouvris le vasistas», racontait-il plus tard pour demander du feu à un monsieur sur le quai. Alors que la personne abordée s'approchait du train, il reconnut ce visage, «Mais c'est Favre!» L'ami de jeunesse et compagnon charpentier Louis s'était transformé en «Monsieur l'entrepreneur» bien habillé et soigné de sa personne.

La joie des retrouvailles fut de courte durée car le train s'ébranla. Le désir de Favre de se retrouver le soir dans un hôtel à Genève ne put se concrétiser, parce que l'ami Renaud, le fumeur de cigares, avait déjà oublié le nom de l'auberge avant d'arriver à Genève!

### **Le chemin de fer s'étend vers l'est**

En ce temps là, maintes lignes de chemin de fer étaient déjà exploitées en Suisse. Mais sept d'entre elles n'étaient que des lignes isolées. La connexion des lignes fut laborieuse, mais petit à petit un réseau national vit le jour par la planification et la construction. Un projet concernait la liaison de Genève et Lausanne avec Berne.

En 1852 déjà, les cantons de Vaud, Genève, Fribourg et Berne s'étaient mis d'accord pour un itinéraire via Morges – Lausanne – Yverdon – Payerne – Morat et Laupen. Pendant que Vaud accordait à «La Compagnie de l'Ouest Suisse» l'indispensable concession sur son territoire, le canton de Fribourg changea sa politique: il insistait à nouveau pour que son chef-lieu fût relié. La ligne devait emprunter le parcours de Lausanne, via Oron, à Fribourg et se prolonger au-delà. Ce

tracé, il est vrai, était plus court de 26 km, mais nécessitait cependant la construction de nombreux ouvrages d'art. Le 24 mai 1856, le canton de Fribourg accordait la concession en ce sens. Le concessionnaire pour la conduite de cette ligne via Oron ne fut pas «l'Ouest Suisse», mais la «compagnie du Chemin de fer de Lyon à Genève». Cela mit le feu aux poudres. Vaud voyait ses intérêts touchés de telle sorte que la querelle avec Fribourg dégénéra si bien, qu'en fin de compte l'Assemblée fédérale dut arbitrer le conflit. Elle trancha le 23 septembre 1856 en faveur de Fribourg, à la suite de quoi les Vaudois, – bon gré, mal gré – furent contraints le 4 août 1857 de se montrer conciliant. La construction de la ligne fut attribuée à la «Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix», en abréviation LFB, à laquelle la «compagnie du Chemin de fer de Lyon à Genève» avait une forte participation. Le nom de la société définissait en même temps leur programme. Et cela avait déjà été convenu à Paris en mars 1856 entre Messieurs Rivet, administrateur LFB, Christian Kohler (1804–1875), banquier à Genève et financier du Chemin de fer Lyon – Genève et les Conseillers aux Etats fribourgeois Frédéric Biemann (1801–1865) et Julien de Schaller (1807–1871) qui à cette époque était également Conseiller aux Etats et qui deviendra plus tard directeur du LFB.

### Premier mandat au pays

Etait-ce cette liaison importante avec la France et le Chemin de fer Lyon–Genève qui permit à Favre de s'implanter en sol vaudois pour la construction de tunnel? Pour la première fois, le genevois se mobilisait dans son propre pays, entre Lausanne et Palézieux. Sur cette section, il reçut pour mission de percer deux tunnels,

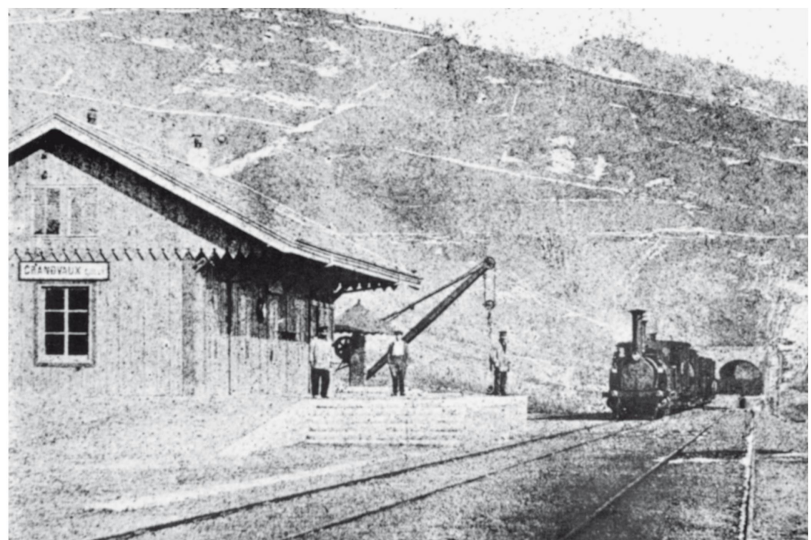
celui de Grandvaux (392 m) et celui de Cornallaz (494 m).

Le deuxième de ces tunnels est particulièrement bien connu des Suisses allemands: en effet, chaque voyageur se rendant à Lausanne porte un regard extasié sur le vignoble de Lavaux, le lac Léman ainsi que sur les Alpes de Savoie et du Valais. Diverses sources affirment que l'entreprise Favre a conduit d'autres travaux sur cette ligne, peut-être les deux petits tunnels de Perraudettaz (38 m, démolit en 1997) et du Châtelard (48 m, démolit en 1994). Une chose est certaine, la ligne a été rendue à l'exploitation le 4 septembre 1862.

### A nouveau dans le Jura

En 1852 déjà, le Conseil d'Etat neuchâtelois mit sur pied un comité ayant pour objectif de relier Baden, alors gare terminale de la ligne Zurich–Neuchâtel–Les Verrières avec la ligne Dole–Salins. Cela durera plusieurs années jusqu'à ce qu'un bon tracé soit enfin trouvé. Le 23 mai 1854, le Comité neuchâtelois fonda avec la «compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon», la «compagnie du Chemin de fer Franco–Suisse». L'ingénieur en chef, Adrien Ruelle de Veynes (1815–1887) en dirigea la planification. La tranche française débute à

*Grandvaux: Entrée d'un train en provenance de Palézieux. Au second plan, le portail ouest du tunnel du même nom, long de 392 m.*





*L'hôtel genevois  
«Hôtel de la Paix»  
construit dès 1863  
par Louis Favre.  
Prise de vue de 2007.*

Mouchard et conduit via Andelot, Boujailles et Frasne à Pontarlier. Longue de 72,55 km, celle-ci compte onze tunnels totalisant 2067 m, parmi lesquels le souterrain du Vieux Mont de Mesnay (539 m). Le «Franco-Suisse» fit participer l'entreprise de Favre à la construction d'une partie du tronçon français jusqu'à la frontière suisse. Les bonnes expériences acquises lors de la construction du Chemin de fer Paris-Lyon avaient-elles aussi fait impression ici? Quelle partie de l'ensemble de l'ouvrage a-t-on attribuée à Favre, ceci reste indéterminé. Il est peu probable qu'il fut responsable de l'ensemble du parcours. Le 6 novembre 1862, le train inaugural mit trois heures de Mouchard à Pontarlier et rejoignit Neuchâtel deux heures et demie plus tard.

#### **Le PLM commanditaire**

Le 19 juillet 1857, la «compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon» la «compagnie de Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée» et la «compagnie du Chemin de fer du Grand Central» fusionnaient pour donner naissance à la «compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée», en abrégé PLM. Ce qui avait été préparé

de longue haleine et déjà vécu sur une base contractuelle devenait ainsi une réalité juridique. Les anciens mandants de Favre étaient maintenant aussi réunis sur le plan de l'organisation, jusqu'au Franco-Suisse, dont le PLM détenait uniquement la part des capitaux français. Ceci était également le cas pour le Chemin de fer Lyon-Genève pour lequel le PLM n'était chargé que de l'exploitation, jusqu'à son rachat en date du 16.7.1863. Le PLM était la plus grande et la plus importante compagnie de chemins de fer en France avant qu'il soit intégré dans la «Société nationale des chemins de fer français» en 1938, autrement dit la SNCF, en tant que partenaire principal.

#### **Affaires genevoises**

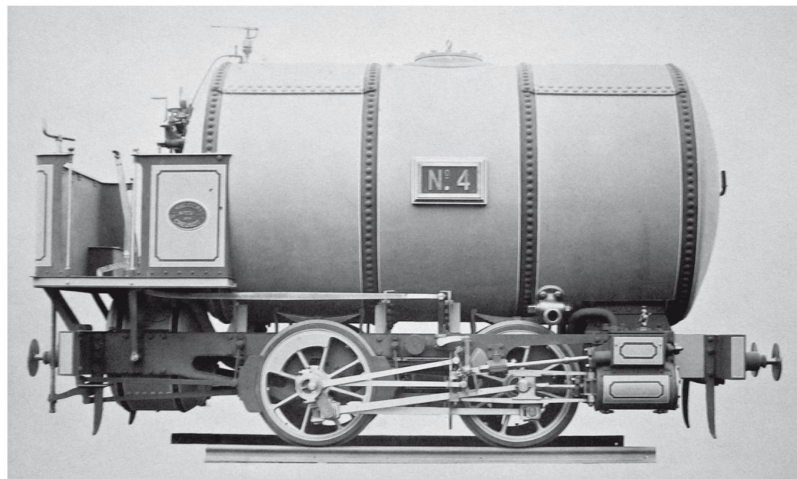
A côté des affaires ferroviaires, le PLM possédait et gérait déjà depuis longtemps ses propres hôtels. En 1863, quand il s'est agi de construire un hôtel semblable à Genève, c'est tout naturellement à l'entrepreneur Favre qu'on eut recours. Les travaux pour le projet de cet hôtel genevois incomberent au Baron Henri du Bord, ingénieur du PLM dont Favre, certainement comme contre-affaire, avait repris deux carrières, probablement en rapport avec le revêtement en pierre du tunnel du Crédo. L'une était la carrière de Seyssel située à 18 km au sud de Bellegarde et plus tard en 1863, celle de Saint-Paul-Trois-Châteaux à 45 km au nord d'Avignon. L'entreprise de Favre a-t-elle construit elle-même l'hôtel ou Favre a-t-il simplement joué le rôle d'entrepreneur général, la question reste posée. Le fait qu'il ait été engagé prouve que par ses contacts au cours de longues années, il avait su créer un rapport de confiance et qu'il avait lui-même des capacités hors du commun pour accomplir ces tâches. Cela démontre aussi le chemin parcouru par le petit charpentier de

Chêne-Bourg au cours de la seconde moitié de ses 38 ans.

### Succès et échecs

Au début, le Grand Hôtel de la Paix, positionné au pinacle des établissements helvétiques, fut la première maison de Suisse arborant la mention «De la Paix». Celui-ci a été ouvert en 1865, sous l'excellente direction du maître d'hôtel Jules Kohler et fut bientôt connu comme l'hôtel le plus célèbre, le plus confortable et le plus fréquenté de Genève. La maison, agrandie une première fois en 1904 par une acquisition et ensuite en 1908 par l'annexion du bâtiment voisin, fut restaurée à différentes reprises. Jusqu'à ce jour, elle compte parmi les meilleures adresses 5 étoiles de Genève.

Un autre engagement de Favre ne s'est pas réalisé à Genève. En avril 1867, le journal de Genève publiait un projet de la Société Immobilière Genevoise fondée en 1853 [CIG]. Il s'agissait de la connexion de deux routes parallèles, voisines de la Place du Molard dans la basse ville de Genève, de la rue du Rhône et de la rue Basse [aujourd'hui rue du Marché], par deux passages. Ainsi, les biens immobiliers en ces lieux seraient développés plus judicieusement. La prise en charge de ce gros projet fut abordée par cinq partenaires qui fondèrent une société spéciale avec 5 millions de francs de capital: MM. Laurent Karcher (commerçant), Charles Rigaud (rentier), Louis Favre (ingénieur [sic!]), Thomas Fleury (banquier) et André Bourdillon (architecte). MM. Karcher et Fleury étaient actionnaires de la CIG ainsi que M. Rigaud qui l'était probablement aussi. M. André Bourdillon (1835–1908) s'engagea comme planificateur. Pourquoi le projet fût-il enterré, on n'en sait rien. Les idées d'urbanisation de la ville à cette époque rem-



*Locomotive à air comprimé à écartement métrique. Construite en 1874 par Schneider, Le Creusot, pour Favre, en vue de la construction du tunnel du Gothard.*

plissent aujourd'hui la galerie Jean-Malbuisson.

Cette «Connection» genevoise de la vieille ville illustre la solidarité de Favre avec sa patrie. Il aimait toujours revenir à Genève et à Chêne-Bourg. Ses amis qui le surnommaient «Coinron» (celui qui peut arrondir les angles ou les choses) le rencontraient parfois au café de la «Mère Cupesse» à la Terrassière. Et dans ce milieu, Favre était précisément perçu comme ingénieur et non pas simplement comme entrepreneur.

### Le tunnel du Creusot

En partie et temporairement occupé à la construction du Grand Hôtel de la Paix à Genève de 1863 à 1865, Favre était à nouveau actif en France. Son client principal, le PLM, le chargea de

*Le plus long tunnel percé par Louis Favre jusqu'en 1872 fut celui du Creusot, long de 934 m et à double voie.*



diriger la construction de divers ouvrages d'art sur la ligne à double voie Chagny – Nevers, sous la conduite des ingénieurs Ruelle et César Labouré. Le tunnel du Creusot est le projet majeur de ce tronçon de 31 km, allant du Creusot (Saône et Loire) jusqu'à la limite du département de la Nièvre, entre St-Didier-sur-Arroux et Millay. Ce tunnel, situé au nord et à proximité de la gare du Creusot, traverse 934 m de granit, de porphyre (rhyolithe) et de quartz. Pour faciliter le travail des mineurs à cet endroit, Favre fit installer des souffleries d'air frais aux deux portails. La progression des mineurs était bonne. Ainsi Favre se glorifia

çon Montchanin–Le Creusot comme ligne de trafic marchandises pour ses propres besoins et avec l'accord du PLM. Le 16 septembre 1867, la ligne Le Creusot–Millay–Cercy-la-Tour put être ouverte de bout en bout au trafic des voyageurs et des marchandises, soit une année plus tard que prévu.

### Contacts avec Schneider & Cie

L'entreprise Schneider & Cie a une longue tradition remontant à Louis XVI qui avait créé la fonderie royale en 1782. Dès 1785, des trains hippomobiles acheminaient le charbon des puits voisins jusqu'aux hauts fourneaux, sur une ligne de chemin de

*Pose pour le photographe à l'entrée du tunnel à Airolo: train de chantier, à voie métrique, pour l'évacuation des déblais. Locomotive avec tender-réservoir cylindrique à air comprimé en tête, construite par Schneider, Le Creusot.*



plus tard d'avoir terminé ce percement en deux ans au lieu de trois, forage qu'il rallongeait verbalement et généreusement d'un kilomètre. D'abord, ce tunnel ne fut utilisé que pour des transports de matériaux, ceci en raison des grosses crues de l'automne 1866 qui avaient endommagé le tracé de la ligne et qui rendirent nécessaire de gros travaux de reconstruction.

Ce retard a conduit l'entreprise Schneider & Cie (mineral, fonderie et fabrique de machines) à utiliser le tron-

fer industrielle. James Watt doit avoir expérimenté ici en 1789 une première locomotive à vapeur avant que Maximilien Robespierre ne l'expulse du pays comme prétendu agent de l'Angleterre. Depuis 1829, des locomotives sont construites au Creusot. Le 31 décembre 1836, Adolphe (1802–1845) et Eugène Schneider (1803–1875) reprennent l'usine en tant qu'actionnaires. Durant de longues années, Louis Favre sera client de Schneider. Pour la première fois, en 1859, il acheta une locomotive à va-

peur. Elle était conçue pour la voie normale, avec trois essieux couplés et d'une puissance suffisante. Avait-elle été mise en service entre Lausanne et Fribourg? En 1867, il fit encore l'acquisition d'une telle locomotive et en plus une autre machine à deux essieux, cette fois-ci à voie métrique. Après l'attribution du mandat de construction du tunnel du Gothard, en 1873, l'entreprise Favre commanda également deux locomotives à deux essieux pour voie métrique chez Schneider. A nouveau trois autres commandes de deux machines semblables furent livrées en 1874, 1876 et 1879, celles-ci étant cependant conçues pour fonctionner à air comprimé.

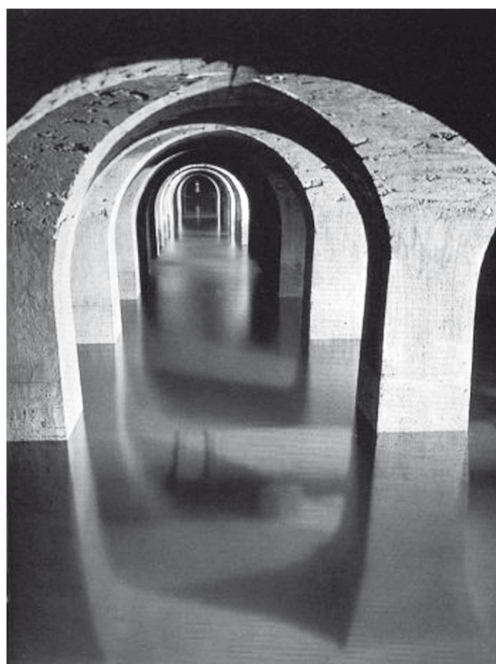
### Paris, tu verras

Les tâches de Favre étaient-elles déjà achevées au Creusot en 1865, comme il l'a affirmé? Celles-ci l'étaient certainement une année avant l'ouverture de la ligne, car à mi-septembre 1866, il se dirigeait vers Paris. Ceci avec l'intention de rencontrer son ami Stanislas Renaud qui s'était vraisemblablement informé par écrit des possibilités de travail. Mais à cette époque, il n'y avait plus de travail pour les charpen-

tiers à Genève. «Si seulement je l'avais su», se plaignait-il par courrier: Justement, j'ai construit une grande maison à Paris, 5, rue Olivier. Oui, si tout allait bien pour Favre sur le plan des affaires, «physiquement» son couple n'avait duré que quatre ans. Il n'avait que sa fille de 12 ans à chérir. Il voulait rester veuf, vieillissait, blanchissait sous le harnais, mais restait jeune de caractère. «Enfin, tu verras». Favre avait annoncé ainsi sa venue en compagnie? Cela dut se passer cette année là où il avait trouvé en Marie-Louise, Ernestine Sellerier (\*7.11.1844 à Yvry [Seine]) une compagne «pour la vie». Grâce à elle, il devint père pour la deuxième fois. Le 29.4.1870, elle mit au monde un fils: Ernest Louis! De cette affaire de cœur, Favre n'en fait aucun secret. Pourtant, il n'a jamais rien écrit à ce sujet. Les recherches de pistes concrètes sur cette liaison et sur une possible postérité de Favre sont demeurées vaines jusqu'ici.

### Hydrologie et guerre

Tandis qu'il y avait un excédent d'eau au Creusot, celle-ci manquait à Paris! La capitale était assoiffée et attendait



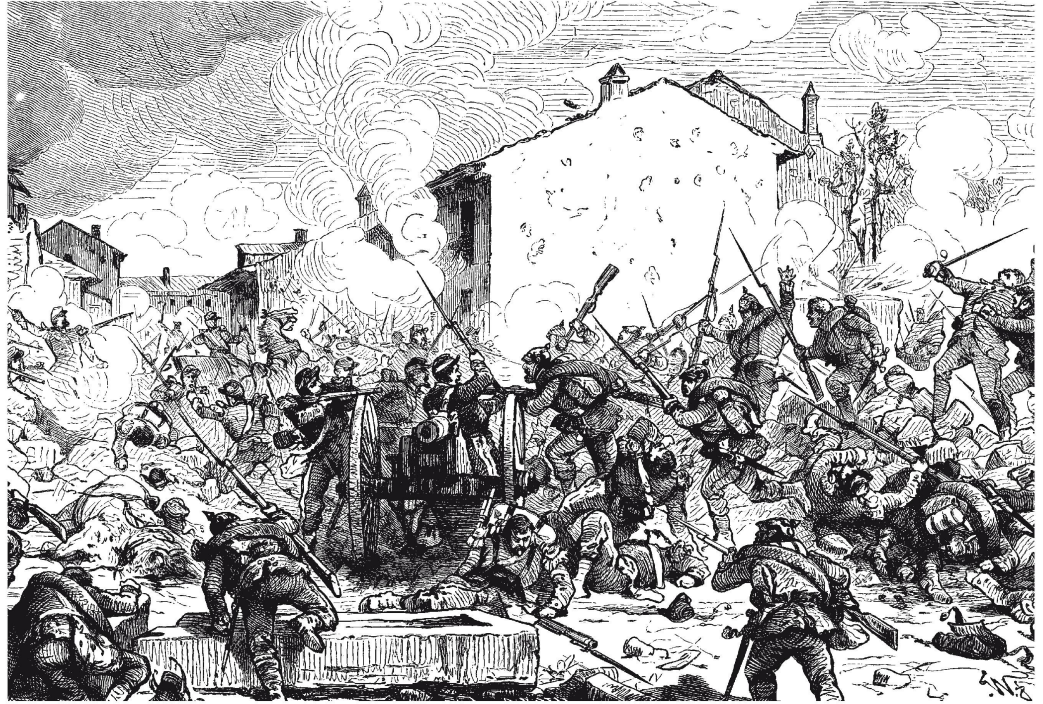
*Image de gauche: Pour le détournement de la rivière Vanne, d'importantes constructions hydrauliques furent nécessaires. Ici un réservoir.*

*Image de droite: Le détournement de la rivière Vanne vers Paris exigea de nombreux aqueducs, tunnels et siphons sur une distance de 175 km.*

une meilleure distribution de l'eau potable. Sur ordre du préfet Georges-Eugène Baron Haussmann (1809–1891), l'hydrologue Eugène Belgrand (1810–1878) avait développé, entre autres, un plan pour détourner l'eau

détournement de la Vanne tient probablement son origine dans la crise diplomatique qui a dégénéré en juillet 1870. En Espagne, le roi Bourbon dut partir sur le champ et on lui cherchait un héritier. Avec la candidature pré-

*Carnage pendant la guerre franco-allemande. Ici, la prise de St-Privat-la-Montagne, à côté de Metz, le 18 août 1870. Les ateliers PLM à Paris produisirent des canons. Bien naturellement, la construction du chemin de fer fut suspendue durant cette période.*



de la Vanne vers Paris. Cette rivière prend sa source dans le département de l'Aube et se jette dans l'Yonne à Sens. Le projet, estimé à 25 millions de francs, s'éleva finalement à quelque 40 millions. Le canal s'étire sur une longueur d'environ 175 km. La longueur totale des aqueducs atteint presque 15 km et celle des galeries souterraines 17 km. D'innombrables siphons complètent le système hydrologique du canal dont la pente atteint 0,101 pour mille. Les travaux ont été attribués le 25 septembre 1867 en neuf lots. A quel lot Favre a-t-il été actif? Il pénétrait ici un nouveau secteur: la construction hydrologique. L'ensemble de l'ouvrage a été achevé en 1875 et depuis 1879, sans cesse amélioré.

La raison du retard enregistré à la fin des travaux de construction lors du

vue d'un Hohenzollern, l'escalade s'amplifiait, étant donné que la Prusse avait donné une garantie de renonciation à la France. Une dépêche de Bismarck de Bad Ems datée du 13 juillet «mal rédigée» ou «tronquée» – selon le point de vue des adversaires – deviendra l'élément déclencheur de la très longue attente et aussi de préparatifs dans chaque camp. Par retour du courrier, les français déclaraient la guerre aux prussiens le 17 juillet. Il va de soi que la mobilisation, la fin de l'Empire, ainsi que le siège et le bombardement de Paris paralysèrent l'activité dans la construction. Par la paix de Francfort, la France s'est vu imposée un dommage de guerre de 5 milliards de francs, payable en trois ans. Ceci mis sous pression la crédibilité future du gouvernement de la Troisième République, tout justement



*Plongeon, la propriété de Favre. Prise de vue du côté sud, en 2007.*

proclamée. Favre perdit ainsi ses principaux clients pour un temps indéterminé.

### **Plongeon: un lieu raffiné**

Favre se retira à Genève où, en 1865, il avait déjà fait l'acquisition de la villa «Plongeon» située au Quai des Eaux-Vives 166 (aujourd'hui Quai Gustave Ador 82). Le nom de cette villa a pour origine Aimé Plongeon, propriétaire-bâisseur en 1565. Actuellement, cette propriété fait partie du Parc des Eaux-Vives. Favre reprit cette fastueuse propriété qui aurait pu impressionner des rois, essentiellement dans le sens d'un placement de capitaux ou d'une assurance vieillesse. Il avait également fait les acquisitions de trois grandes propriétés foncières à Paris (Rue de

Châteaudun 17, dont une parcelle à l'Avenue Kléber et une autre à la Place du Trône). Deux carrières en France et maintenant cette propriété à Genève. En outre, ses moyens financiers lui permettaient de faire vivre, maîtresse, fils et du personnel de maison: cuisinière, valet de chambre et jardinier. La citation suivante vient-elle de ces jours-là?

«J'ai travaillé toute ma vie pour atteindre quelque renom et quelque richesse et je m'aperçois que la richesse et la renommée ne valent pas la peine de vivre et de travailler. Il n'y a qu'une seule chose qui reste, c'est l'ambition de faire jouir de ses richesses, ses amis et ceux qui sont moins fortunés et moins heureux que vous».