

**Zeitschrift:** Revue historique vaudoise  
**Herausgeber:** Société vaudoise d'histoire et d'archéologie  
**Band:** 115 (2007)

**Artikel:** L'Ouest-Suisse  
**Autor:** Gigase, Marc  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-514253>

#### 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:** 11.01.2026

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

Marc Gigase

## L'OUEST-SUISSE

*Expansion d'un réseau ferroviaire entre rivalités cantonales, intervention étatique et bataille financière internationale (1852-1872)*<sup>1</sup>

Au début des années 1850, lors des premiers débats sur la construction des chemins de fer dans le canton de Vaud, le réseau helvétique se limite à deux lignes en exploitation. De leur côté, les principaux pays industrialisés expérimentent ce nouveau moyen de transport depuis les années 1830 déjà<sup>2</sup>. Dès les années 1850, la vague de constructions ferroviaires en Europe gagne la Suisse qui comble rapidement son retard. A un rythme soutenu, l'essentiel des lignes ferroviaires du pays est construit au cours des décennies 1850-1860<sup>3</sup>. Ce rapide développement ferroviaire répond à la volonté des milieux économiques de moderniser les voies de communications pour réduire les coûts de transports et accroître la compétitivité économique de la Suisse. L'établissement des chemins de fer s'inscrit dans le sillage de la création de l'Etat fédéral de 1848 qui favorise le développement de l'infrastructure ferroviaire<sup>4</sup>. En dotant le pouvoir central de compétences économiques accrues, en supprimant les barrières douanières intérieures et en garantissant la libre circulation des marchandises et des personnes, le nouvel Etat fédéral met en place les prérequis à la réalisation d'un réseau ferroviaire à l'échelle nationale<sup>5</sup>. Bien que la majorité de la commission du Conseil National,

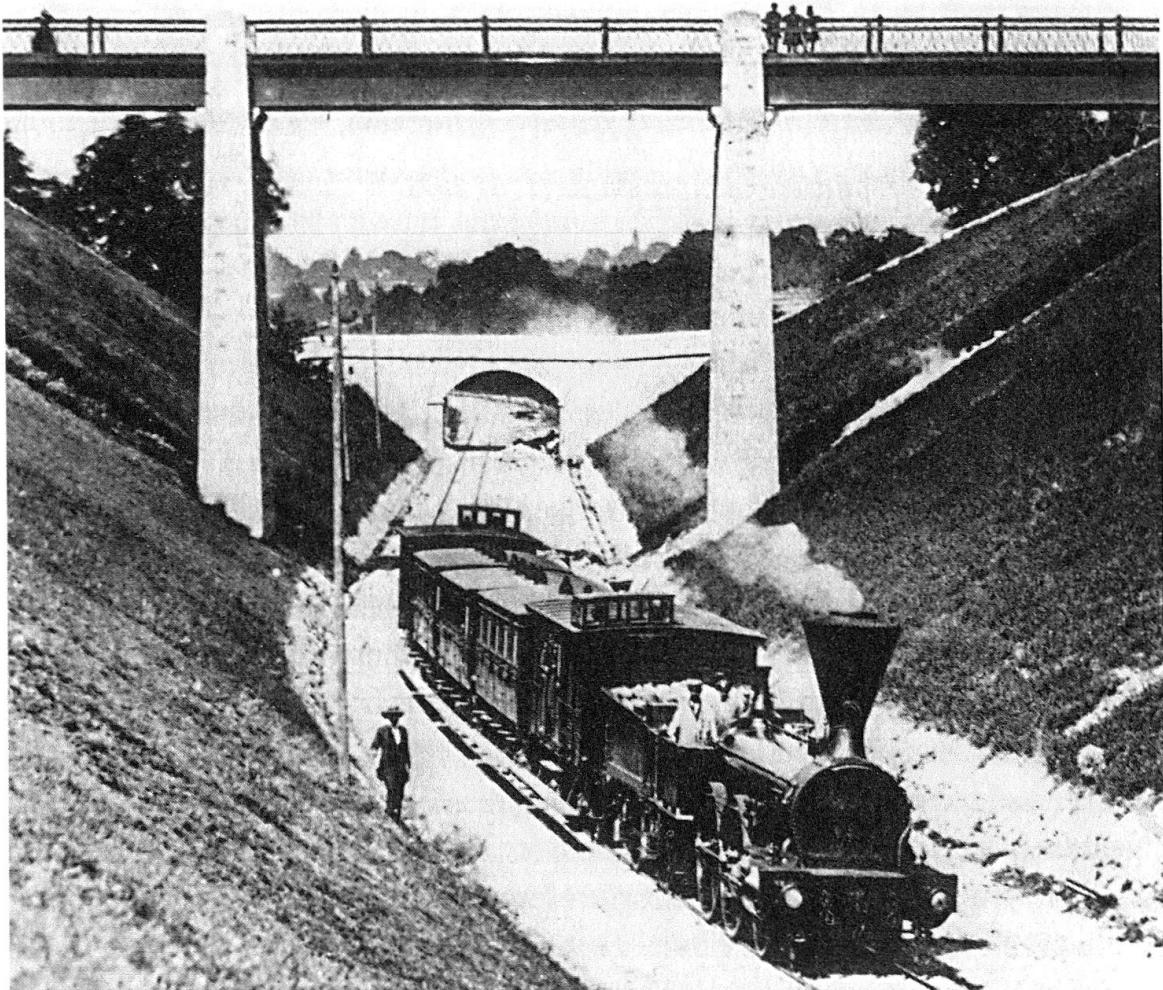
1 Cet article se base sur les recherches effectuées dans le cadre de mon mémoire de licence, réalisé à l'Université de Lausanne sous la direction du Professeur Hans-Ulrich Jost. Marc GIGASE, *L'Ouest-Suisse (1852-1864): Etude d'une compagnie ferroviaire, de son financement et de ses rapports avec l'Etat de Vaud*, Lausanne (Mémoire de licence), 2003.

2 Paul BAIROCH, «Les chemins de fer suisses dans le contexte européen», dans Roger DURAND (éd.), *Guillaume-Henri Dufour dans son temps: (1787-1875): actes du Colloque Dufour*, Genève, 1991, p. 215-230.

3 Paul BAIROCH, «Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours», dans *Revue Suisse d'Histoire*, vol. 39, 1989, p. 36 ss.

4 Cédric HUMAIR, *Développement économique et Etat central (1815-1914): un siècle de politique douanière suisse au service des élites*, Berne, 2004.

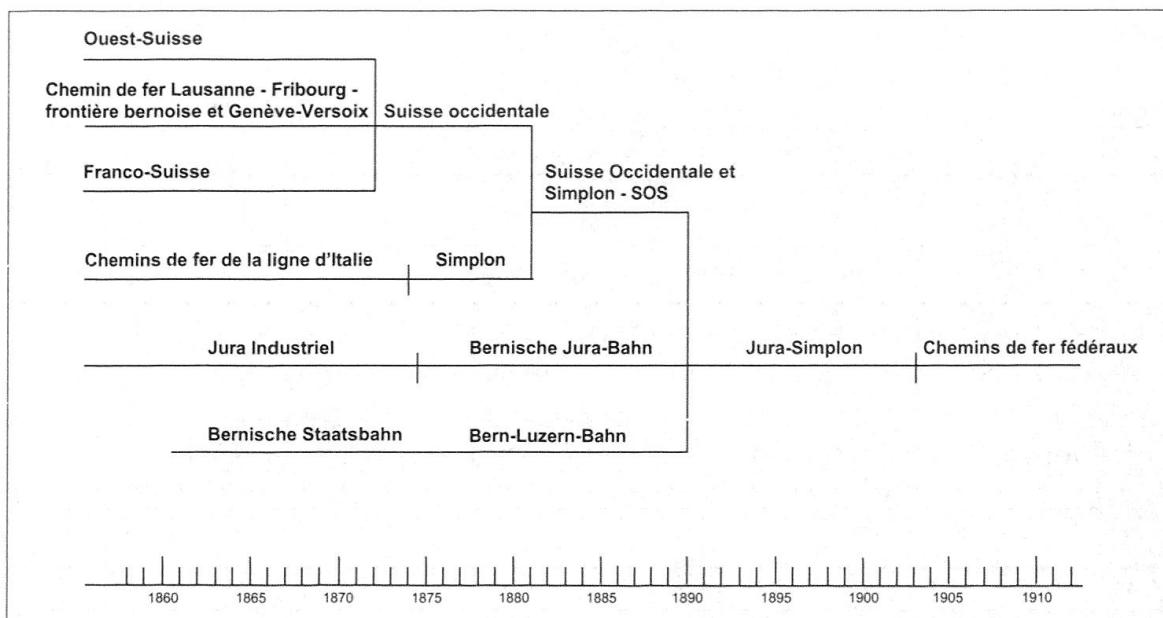
5 Deux lois sont adoptées conséutivement: le 1<sup>er</sup> mai 1850, les Chambres adoptent la *Loi fédérale sur l'expropriation publique* puis le 28 juillet 1852, la *Loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer*.



1 Les débuts du chemin de fer à Lausanne: train de l'Ouest-Suisse dans la tranchée du Languedoc en 1856-1857 (photographie, Musée historique de Lausanne).

chargée de statuer sur la *Loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer*, prône une construction étatique, les Chambres décident pourtant de confier l'exécution du réseau ferroviaire aux cantons et aux compagnies privées<sup>6</sup>. L'option défendue par le futur « baron » des chemins de fer Alfred Escher s'impose, ouvrant ainsi la voie à un demi-siècle d'exploitation privée des chemins de fer.

<sup>6</sup> Hans BAUER, « L'histoire des chemins de fer suisses », dans René THIESSING, Maurice PASCHOUARD (dir.), *Les Chemins de fer suisses après un siècle (1847-1947)*, 1, Neuchâtel; Paris, Delachaux et Niestlé, 1949, p. 80 ss.; Serge PAQUIER, « Options privées et publique dans le domaine des chemins de fer suisses des années 1850 à l'entre-deux-guerres », dans *Revue Suisse d'Histoire*, vol. 56, 1, 2006, p. 22-30.



2 De l'Ouest-Suisse aux CFF : formation du réseau ferroviaire de Suisse romande

### La formation de l'Ouest-Suisse : capital étranger et relais suisses

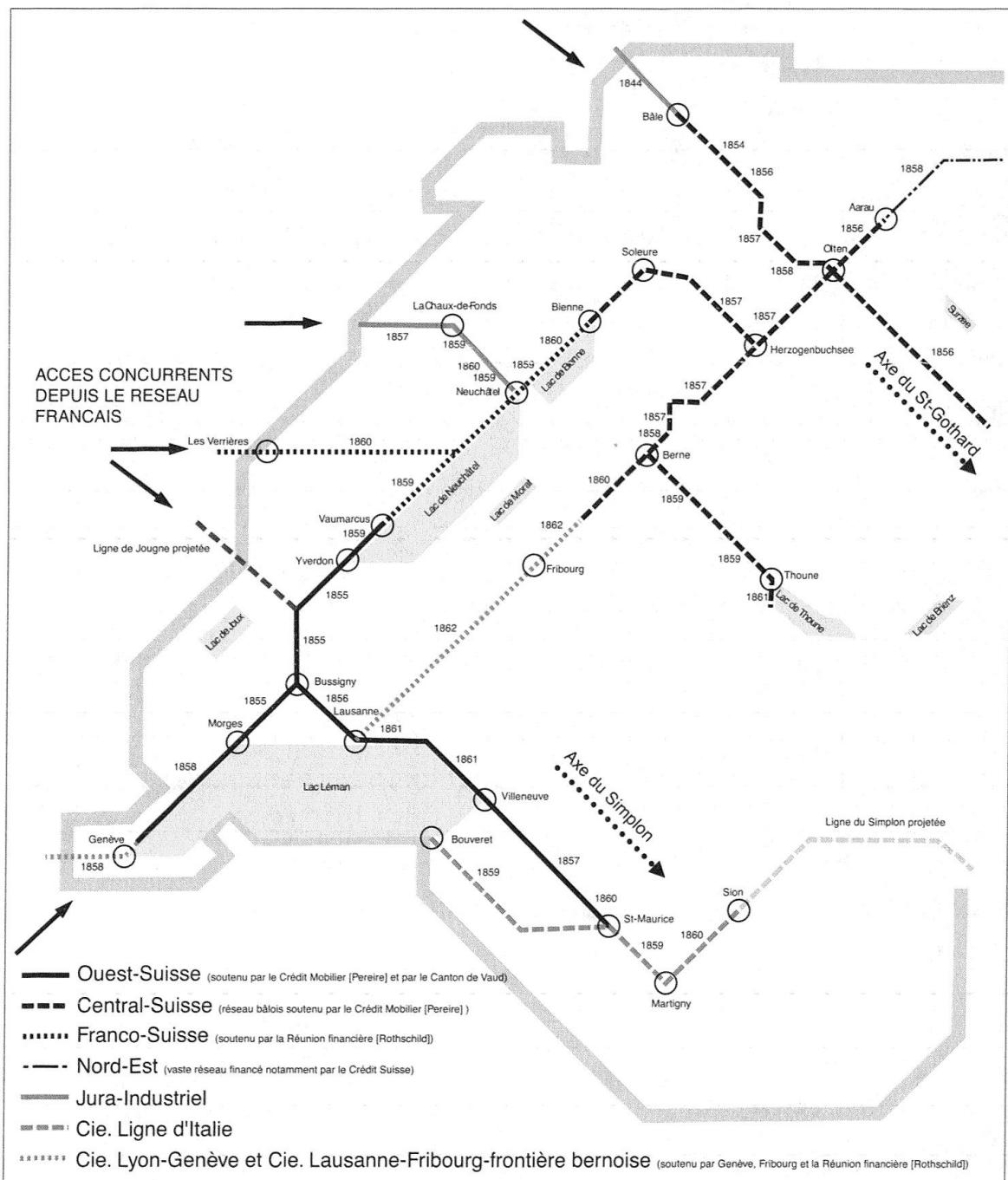
Une véritable fièvre ferroviaire gagne rapidement l'espace helvétique à la suite de la loi fédérale de 1852. Les demandes de concessions se multiplient dans les cantons. La « fièvre des chemins de fer », parfois rien d'autre que des spéculations sans lendemain, s'empare du pays. En juin 1852, le Grand Conseil vaudois accorde une première concession pour un chemin de fer entre Morges et Yverdon à l'ingénieur thurgovien Johann Jakob Sulzberger. Ce dernier, qui cherche à s'accaparer les concessions ferroviaires de plusieurs autres cantons (Argovie, Lucerne, Thurgovie), joue probablement un rôle d'intermédiaire. Il revend bientôt la concession vaudoise à un cercle de financiers londoniens. Ces capitalistes britanniques, essentiellement des négociants et des banquiers en quête de placements dans les projets ferroviaires helvétiques, fondent en 1852 la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Suisse. Ils intègrent dans le Conseil d'administration des financiers français ainsi qu'un groupe de notables lausannois et genevois. Parmi ces relais suisses figurent notamment les banquiers privés genevois Charles Odier et Alexandre Lombard, de la Banque Lombard, Odier et Cie, deux anciens Conseillers d'Etat genevois, Auguste de Morsier et Alphonse Faesch, le Colonel Louis Aubert, le libéral lausannois Edouard Dapples et l'ingénieur cantonal William Fraisse, qui devient directeur de la compa-

gnie en 1853<sup>7</sup>. Ces relais suisses jouent très rapidement un rôle de premier plan dans la gestion de la compagnie.

Dès sa fondation, l’Ouest-Suisse vise à construire la ligne Genève-Berne par Morat et la ligne Jougne-St-Maurice reliant la frontière française à la frontière valaisanne. Ce réseau ferroviaire constitue un carrefour des lignes reliant la France à l’Italie, et le midi de la France au sud de l’Allemagne. Afin de profiter des courants commerciaux Nord-Sud, la réalisation d’une transversale par le Simplon s’avère toutefois indispensable et détermine tout au long du xix<sup>e</sup> siècle la conduite de la compagnie et la politique ferroviaire vaudoise<sup>8</sup>. Pourtant la construction de ce réseau n’est achevée qu’après un demi-siècle et ne correspond plus au projet initial. La ligne Genève-Berne par Morat est remplacée par la ligne d’Oron via Lausanne et Fribourg, et la voie Paris-Milan par Jougne et le Simplon n’est inaugurée qu’au début du xx<sup>e</sup> siècle, bien après le tunnel du Mont-Cenis (1871) et celui du Saint-Gothard (1882). Comment expliquer cette édification laborieuse du réseau de l’Ouest-Suisse ?

Cette contribution met en évidence les problèmes majeurs de l’Ouest-Suisse dans l’établissement de son réseau entre sa fondation en 1852 et sa fusion au sein de la Compagnie de Suisse-Occidentale en 1872. Parmi les différents facteurs explicatifs, l’étude présentée ici met l’accent sur les luttes concurrentielles exacerbées des cantons, des compagnies et des financiers pour s’approprier le réseau ferroviaire ainsi que sur les difficultés de mobilisation de capitaux pour la construction des lignes. Caractérisée par une succession de malheurs financiers et de retards, l’expansion de ce réseau se révèle chaotique, à l’image des premières décennies d’existence des chemins de fer privés en Suisse.

- 7 Sur la composition du Conseil d’administration de l’Ouest-Suisse, voir Marc GIGASE, *L’Ouest-Suisse (1852-1864) : Etude d’une compagnie ferroviaire, de son financement et de ses rapports avec l’Etat de Vaud*, p. 35-39.
- 8 Gérard BENZ, *Le percement du Simplon. 50 ans de négociations en faveur de l’Europe*, Genève, 1983; Gérard DUC, *Le tunnel du Simplon dans le mouvement d’expansion du réseau ferroviaire helvétique (1836-1909)*, Genève (Mémoire de licence), 1999; Gérard DUC, « Projet de tunnel ferroviaire du Simplon et genèse du réseau de chemins de fer de Suisse occidentale (1836-1909). Rivalités cantonales, négociations intercantonales et trajectoires des compagnies privées », dans *Vallesia*, LVI, 2001, p. 495-617.



3 Carte de la concurrence des réseaux ferroviaires à l'ouest de la Suisse au début des années 1860 et dates d'ouverture des lignes

## **Concurrence et manque de capital à l'origine de la crise de l'Ouest-Suisse**

La décision prise en 1852 d'attribuer aux cantons et aux sociétés privées la compétence d'établir des chemins de fer ouvre la voie à une concurrence intense pour s'approprier le marché ferroviaire helvétique. Dans le cadre de ces rivalités, le projet de l'Ouest-Suisse, soutenu par le gouvernement vaudois, se trouve confronté à de multiples oppositions :

1. Celle du canton de Genève tout d'abord, qui désire rester avec Bâle la seule porte d'entrée pour le trafic franco-suisse et s'oppose donc à la ligne Jougne-Massongex de l'Ouest-Suisse. Les Genevois souhaitent établir au contraire une ligne transitant par la rive sud du Léman entre Genève et le Bouveret par la Savoie.
2. La seconde opposition vient des autorités de Fribourg, soutenues par la municipalité de Lausanne, au sujet de la ligne reliant Genève à Berne qui évite le passage direct des voies par ces deux centres urbains. Le canton de Fribourg désire la construction d'une ligne passant par son chef-lieu et refuse par conséquent d'octroyer à l'Ouest-Suisse la concession de la ligne par Yverdon, Payerne, Morat et Laupen. En novembre 1855, les autorités fribourgeoises décident d'entreprendre elles-mêmes l'établissement d'une ligne par Fribourg. Cette décision empêche l'Ouest-Suisse d'obtenir la concession de sa ligne et contraint la compagnie à demander aux autorités fédérales une concession forcée sur territoire fribourgeois pour la ligne par Morat. En février 1856, contre l'avis du Conseil fédéral, l'Assemblée fédérale refuse d'octroyer la concession demandée par les Vaudois. L'Ouest-Suisse est donc obligée d'opérer la jonction de son réseau avec la Suisse allemande le long de la rive gauche du lac de Neuchâtel, par une voie entre Yverdon et Vaumarcus jusqu'à la frontière neuchâteloise.
3. Enfin, plusieurs compagnies se disputent la jonction des lignes du réseau suisse avec le Jura français. La construction en 1860 de la ligne des Verrières par la Compagnie du Franco-Suisse porte un coup sérieux au projet de la ligne de Jougne.

Ces rivalités, qui retardent et compromettent la réalisation du réseau de l'Ouest-Suisse, se répercutent sur la situation financière de la compagnie. D'une part, tant que les lignes ne sont pas ouvertes à la circulation et raccordées aux autres réseaux, la compagnie se prive des produits de l'exploitation des voies. D'autre part, le retard accumulé et l'éclatement du réseau ferroviaire en de multiples compagnies exercent un effet dissuasif chez les investisseurs qui doutent des perspectives de rentabilité de la compagnie. Cela accroît la difficulté de l'Ouest-Suisse à réunir les ressources nécessaires à la construction de son réseau. Or, dès ses premières années d'exis-

tence, la compagnie peine à former son capital. Les versements sur les actions tardent à s'effectuer, en particulier sur les actions souscrites à Londres obligeant la compagnie à procéder en 1854 à la liquidation de 4160 actions sur lesquelles les versements n'ont pas été effectués par leurs acheteurs. Le cours de l'action de l'Ouest-Suisse subit inévitablement une baisse sur les places boursières, accentuant d'autant la perte de crédibilité de la compagnie. Le fait que les actionnaires anglais n'honorent pas le paiement des versements sur les actions souscrites laissent penser que ces derniers pratiquent surtout des opérations spéculatives avec ces titres. La Compagnie des chemins de fer St-Gall-Appenzell et la Compagnie du Sud-Est rencontrent d'ailleurs des problèmes similaires lors de la libération de leur capital, ici aussi, souscrit initiallement par des financiers anglais. Ce fait indique dans quelle mesure ces investissements britanniques s'apparentent parfois plus à des opérations spéculatives sans lendemain qu'à des engagements financiers à long terme<sup>9</sup>.

Pour assurer la construction des prolongements de la ligne Morges-Yverdon en direction de Genève et de Berne, le Conseil d'administration décide de porter le capital-actions de 8.125 à 30 millions de francs et le capital-obligations à 10 millions de francs. Pourtant, ces titres ne trouvent pas preneurs sur le marché. Comment s'explique l'in incapacité de l'Ouest-Suisse à réunir les capitaux nécessaires à la construction de ses lignes ? Les perspectives de rentabilité sont-elles jugées insuffisantes ? La compagnie souffre-t-elle d'un manque de crédibilité aux yeux des investisseurs ? La demande de capitaux est-elle supérieure aux disponibilités du marché ou les capitalistes suisses préfèrent-ils placer leurs fonds à l'étranger ? Si de nombreuses questions restent encore sans réponse, quelques facteurs explicatifs peuvent tout de même être avancés. Incontestablement, les spéculations des financiers britanniques contribuent au manque de ressources de la compagnie. De plus, la concurrence entre les compagnies et les rivalités cantonales ont de quoi dissuader les investisseurs étrangers d'y placer leurs capitaux. Ce d'autant plus qu'échouent systématiquement les tentatives visant à concentrer les entreprises ferroviaires en vue de renforcer la rentabilité de leurs investissements. Ainsi, la tentative de fusion entre l'Ouest-Suisse et le Central-Suisse, impulsée en 1853 par les financiers étrangers, n'aboutit pas<sup>10</sup>. L'échec de ce mouvement de concentration péjore encore plus la réputation des chemins de fer suisses auprès des investisseurs. On peut également supposer qu'une source supplémentaire

<sup>9</sup> Ernst HALPERIN, *Der Westbahnhkonflikt: 1855-1857*, Zurich (Diss. Phil.), 1944, p. 17 s.

<sup>10</sup> Archives des CFF, Direction d'arrondissement, *Ouest-Suisse, Rapport du Conseil d'administration du 23.7.1853*.

de cette retenue provient des exigences du gouvernement vaudois à l'égard de l'Ouest-Suisse. Le Conseil d'Etat exige un contrôle sur l'administration de la compagnie (nomination de la direction et des fonctionnaires) et l'exécution du passage direct par Lausanne de la ligne Morges-Yverdon. Le Conseil d'administration de l'Ouest-Suisse, opposé à ce tracé plus coûteux, s'indigne des prétentions de l'Etat qu'il juge excessives, vu le manque de subventions du canton à l'entreprise :

«La création de nos voies ferrées est une affaire de crédit, dont les résultats peuvent être calculés avec précision, et que les capitalistes de Paris et de Londres n'y engageraient pas leur argent si, sans garantie d'intérêt et sans subvention, ils devaient encore supporter un surcroît de dépenses et n'avoir pas la libre administration de leur entreprise»<sup>11</sup>.

Les polémiques publiques qui entourent cette affaire, en particulier le refus du passage par Lausanne, mettent encore plus à mal la crédibilité de l'entreprise. En 1855, trois ans après sa fondation, l'Ouest-Suisse est en pleine crise financière, ne parvenant ni à former son capital de départ ni à récolter de nouveaux capitaux. Afin d'éviter la faillite et la perte de ses concessions, la compagnie entreprend alors des démarches en direction de trois acteurs susceptibles de contribuer à sa sortie de crise : les banquiers privés de la région, l'Etat de Vaud et des capitalistes étrangers.

Confrontée à l'urgence de trouver des acheteurs de ses 43'750 actions non-souscrites, d'un total de 21.87 millions, l'Ouest-Suisse se tourne en premier lieu vers les maisons de banque privées de l'arc lémanique. Un comité indépendant se forme, composé de plusieurs membres de la compagnie et de banquiers genevois<sup>12</sup>, qui hérite des pouvoirs du Conseil d'administration durant cinq mois<sup>13</sup>. Une convention est signée autorisant ce comité, s'il parvient à obtenir les fonds et les concessions des lignes, à créer sa propre compagnie ou à remettre ce qu'il a obtenu à l'Ouest-Suisse en échange d'une réorganisation de son administration. Cependant, les démarches entreprises par ce comité se soldent par un échec<sup>14</sup>. En février 1855, le comité annonce son renoncement à placer les actions et justifie son désistement en évoquant l'avis de Jean-François Bartholoni, banquier genevois établi à Paris, à la tête du Paris-Orléans et du Lyon-Genève. Ce dernier aurait exprimé

<sup>11</sup> Archives des CFF, Direction d'arrondissement, *Ouest-Suisse*, *Procès-verbal du Conseil d'administration (PVCA)*, séance du 19.1.1853.

<sup>12</sup> Ce comité indépendant est composé de Louis Aubert, Paul Féderic Bonna, Auguste Barde, Edouard Dapples, Charles Odier et Edouard Pictet.

<sup>13</sup> Archives des CFF, Direction d'arrondissement, *Ouest-Suisse*, *PVCA*, séance du 29.9.1854.

<sup>14</sup> Archives des CFF, Direction d'arrondissement, *Ouest-Suisse*, *PVCA*, séance du 3.2.1855.

«la difficulté de mener à bien des tractations avec plusieurs autorités différentes, chacune souveraine, chacune élevant des prétentions exorbitantes»

et souligné

«l'impossibilité de penser sérieusement à attirer les capitaux pour les chemins de fer suisses, tant que des produits brillants n'auraient pas fait remonter au-dessus du pair les actions des compagnies déjà existantes, ou que les Etats, par des subventions importantes et une protection bienveillante, n'offriraient pas aux compagnies la certitude de mener à bien leur entreprise »<sup>15</sup>.

Ce témoignage tendrait à confirmer l'idée selon laquelle les milieux d'affaires rechignent à investir leurs capitaux dans les compagnies tant que des sécurités plus importantes ne sont pas assurées pour la rentabilité des placements. Les propos de Bartholoni sonnent aussi comme un appel aux pouvoirs publics afin qu'ils subventionnent la construction des lignes, qu'ils garantissent les investissements, en un mot, qu'ils assurent les conditions cadre pour une sauvegarde des intérêts des actionnaires.

## Un soutien financier de l'Etat de Vaud ?

L'Ouest-Suisse décide alors de solliciter l'aide du gouvernement vaudois afin qu'il assure - par des subventions ou par l'octroi d'une garantie d'intérêt - la sécurité et la rentabilité souhaitée par les investisseurs. Au printemps 1855, la compagnie demande à l'Etat de Vaud une garantie d'intérêt sur l'émission d'un emprunt de 12 millions de francs destiné à la réalisation des prolongements de la ligne Morges-Yverdon en direction de Berne et de Genève. Afin d'assurer la construction de cette ligne tout en essayant de renforcer le contrôle des autorités sur la compagnie, le Conseil d'Etat signe une convention avec l'Ouest-Suisse prévoyant un intérêt de 3% sur un capital fixé au maximum à 22 millions<sup>16</sup>. L'exécutif fait face à de multiples oppositions au sein du Grand Conseil qui hésite à ratifier la convention. Quels sont les motifs de cette réprobation ?

En premier lieu, une partie du législatif vaudois redoute les répercussions budgétaires de cet engagement à long terme. Le rendement de la ligne ferroviaire étant

<sup>15</sup> Archives des CFF, Direction d'arrondissement, *Ouest-Suisse, PVCA*, séance du 3.2.1855.

<sup>16</sup> ACV, Archives du Conseil d'Etat, KIII 10, délibérations du Conseil d'Etat du Canton de Vaud (PCE), séance du 2.5.1855.

incertain, le Canton prend le risque de devoir couvrir sur plusieurs années un intérêt de 3% d'un emprunt jusqu'à 22 millions, soit une dépense annuelle pouvant atteindre 660'000 francs à la charge du budget cantonal. La minorité de la commission du Grand Conseil examinant la convention refuse que le canton assume une telle charge. Elle ne considère pas que

« lorsqu'une administration a fait preuve d'autant de légèreté dans ses prévisions de dépenses, d'une si grande insouciance vis-à-vis de ses actionnaires, d'autant d'incurie, pour ne pas dire d'insuffisance de lumières dans les travaux entrepris jusqu'ici, il soit possible de venir à son secours au moyen de sacrifices dont, elle le répète, on ne peut prévoir l'étendue et qui peuvent, d'un instant à l'autre, faire peser sur le pays une augmentation de contributions équivalent au large tiers du budget total de ses dépenses »<sup>17</sup>.

Même s'il s'agissait plutôt d'une somme équivalente à un cinquième des dépenses ordinaires de l'Etat de Vaud, d'une valeur de 3 millions en 1855<sup>18</sup>, cette dépense représentait tout de même une charge conséquente pour les finances publiques vaudoises.

En second lieu, certains députés désapprouvent le principe même d'une intervention financière de l'Etat. D'abord, parce que ceux-ci stigmatisent des dépenses qui menacent de perturber l'équilibre des comptes. Ensuite, parce qu'ils considèrent que l'Etat ne doit prendre aucun engagement dans une entreprise dont les « avantages profitent aux seuls actionnaires bailleurs de fonds, sans profiter à l'Etat, qui donne sa garantie»<sup>19</sup>. En troisième lieu, la minorité de la commission souligne le danger que l'emprunt garantit par l'Etat吸orbe une partie des capitaux réservés à l'agriculture. Elle invoque le risque d'un déplacement des capitaux de la « terre » vers l'«industrie » et d'une hausse du taux d'intérêt:

« Ne peut-on et ne doit-on pas, sans exagérer les conséquences, affirmer que bon nombre de rentiers et d'agriculteurs aisés préféreront de beaucoup, à tout autre, ce mode de placement dont les résultats seront d'augmenter les difficultés de l'emprunt hypothécaire, en même temps qu'une dépréciation sensible de toutes les valeurs immobilières ? »<sup>20</sup>

Les opposants à la garantie prétendent qu'une garantie d'intérêt fixée à 5 ou 5.5% attirerait les fonds vers l'emprunt ferroviaire et, en contribuant à une hausse du taux

<sup>17</sup> *BGC*, printemps 1855, pièces annexes, rapport de la minorité de la commission, p. 518.

<sup>18</sup> André LASERRE, *Finances publiques et développement. Le canton de Vaud 1831-1913*, Lausanne, 1980, (BHV 68), p. 153.

<sup>19</sup> *BGC*, printemps 1855, pièces annexes, rapport de la minorité de la commission, p. 510.

<sup>20</sup> *BGC*, printemps 1855, pièces annexes, rapport de la minorité de la commission, p. 525.

d'intérêt, pénaliserait la paysannerie vaudoise, en particulier la petite paysannerie dont l'endettement est traditionnellement élevé dans le canton. Le député libéral Louis Demiéville, partisan de l'octroi de la garantie à l'Ouest-Suisse, estime quant à lui ce risque peu fondé : « Ces craintes nous paraissent peu fondées. Les capitaux vaudois qui désirent ce genre de placement n'ont pas besoin de cette émission pour trouver à se placer »<sup>21</sup>. Il estime par contre que la garantie fera bénéficier le canton de Vaud de capitaux supplémentaires de l'étranger puisque

« la portion des obligations souscrites par les Vaudois sera toujours bien faible vis-à-vis de 11 millions. Le reste sera fourni par l'étranger, et viendra se consommer productivement dans le pays, dont la richesse et les capitaux seront augmentés d'autant »<sup>22</sup>.

A qui profiterait cette garantie d'intérêt ? Quel serait l'impact d'un emprunt ferroviaire garantit par l'Etat sur le taux d'intérêt ? Le risque pour la petite paysannerie est-il réel ou n'est-ce qu'un argument supplémentaire dans le débat politique sur l'endettement agricole, récurrent à l'époque ? Une étude plus approfondie de l'économie vaudoise et du marché des capitaux permettrait peut-être d'y répondre.

Enfin, d'autres motifs s'ajoutent encore au refus d'un soutien financier à l'Ouest-Suisse, en particulier l'hostilité des députés lausannois au tracé par Morat ainsi que les critiques à l'encontre du gouvernement radical de Louis Blanckenay, accusé d'être soumis à la société ferroviaire. La présence du Conseil d'Etat dans le train d'inauguration de Morges-Bussigny suscite ainsi l'ironie d'un député vaudois sur le fait « que le premier pouvoir du Canton soit traîné à la remorque d'une Compagnie à travers tout le pays »<sup>23</sup>.

La question de l'intervention de l'Etat dans les chemins de fer est l'objet de débats récurrents au cours de ces décennies de constructions ferroviaires. Le canton doit-il intervenir, sous quelles formes, et dispose-t-il des ressources budgétaires ? Le débat de 1855 met en évidence les tensions et les contradictions qui caractérisent la politique ferroviaire de l'Etat de Vaud. D'un côté, les autorités désirent exercer une influence sur l'établissement des chemins de fer - au niveau de la détermination des tracés et des tarifs - et détenir un contrôle sur la compagnie privée. Cette volonté s'explique-t-elle par une certaine appréhension des sociétés ferroviaires, assimilées parfois à des monstres financiers ? Reflète-t-elle, d'une certaine façon, le souci des pouvoirs publics de conserver la « haute main » sur le développement de ces nouvelles voies de commu-

<sup>21</sup> *BGC*, séance du 28.6.1855, p. 36.

<sup>22</sup> *BGC*, séance du 28.6.1855, p. 36.

<sup>23</sup> *BGC*, séance du 9.5.1856, p. 70. Citation du député Puenzieux.

nication, appelées à satisfaire « l'intérêt général du pays » ? Ou cette intervention du canton ne sert-elle pas simplement à défendre les intérêts d'actionnaires vaudois de l'Ouest-Suisse, comme ces députés du Grand Conseil, suspendant leur séance pour rejoindre l'assemblée des actionnaires ? Si ces divers motifs incitent l'Etat à prendre une place plus importante dans la conduite des affaires ferroviaires, de l'autre côté, une partie du monde politique vaudois exprime des réticences face à une intervention étatique et un engagement des finances publiques dans cette « aventure ferroviaire ». Comme le note Lasserre, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle « la conception générale des finances publiques [...] reste marquée par le souci prioritaire de l'équilibre entre les dépenses et les recettes »<sup>24</sup>. Les doctrines politiques et financières libérales excluent à prime abord tout interventionnisme étatique : l'Etat « devait s'abstenir des laides contingences économiques »<sup>25</sup> et ne pas s'aventurer dans le champ réservé à l'industrie privée.

Ces explications permettent de comprendre les hésitations du Grand Conseil à accorder une garantie d'intérêt en 1855. Toutefois, l'échec de la convention entre la compagnie et le Conseil d'Etat est dû à l'accord trouvé au même moment entre le puissant Crédit Mobilier des frères Pereire et l'Ouest-Suisse, rendant de fait caduc le projet de convention. Comme la garantie d'intérêt aurait contraint la compagnie à subir un contrôle étatique sur son administration, les dirigeants de l'Ouest-Suisse ont préféré poursuivre leur recherche de capitaux au-delà du Canton de Vaud, s'adressant ainsi, comme on va le voir, au Crédit Mobilier. Si en fin de compte, l'Etat de Vaud n'est pas obligé de garantir les intérêts d'un emprunt en 1855, celui-ci va tout de même devoir intervenir au cours des années suivantes, afin de soutenir financièrement la construction du réseau de l'Ouest-Suisse. En dépit des principes guidant la politique financière du canton, le gouvernement vaudois est ainsi amené à recourir à plusieurs reprises à l'emprunt public, mesure peu commune à l'époque. L'Etat contracte en 1858 un premier emprunt de 2.5 millions pour subventionner la ligne Lausanne-Massongex<sup>26</sup> puis, un second emprunt en 1862 de 767'000 francs et enfin, en 1865, un nouvel emprunt de 3.2 millions pour la ligne de Jougne. L'intervention financière du canton sera même croissante dans le dernier quart du siècle lors de la construction des lignes de chemins de fer secondaires et dans la réalisation de la transversale alpine du Simplon<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> André LASSERRE, *Finances publiques et développement*, p. 153.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 148.

<sup>26</sup> BGC, séance du 16.2.1858.

<sup>27</sup> André LASSERRE, *Finances publiques et développement*, p. 253-254 et 334 ss. ; Félix BONJOUR, *Le percement du Simplon*, Lausanne, 1906.

## Le réseau de l'Ouest-Suisse au cœur de la bataille Rothschild-Pereire

A la suite d'un accord conclu en juillet 1855, le Crédit Mobilier, symbole de la nouvelle banque d'affaire de l'époque, rachète donc les 43'750 actions du capital de l'Ouest-Suisse qui restaient à placer. Dans un Conseil d'administration réagendé, se retrouvent, aux côtés des financiers français, les artisans des contacts entre l'Ouest-Suisse et le Crédit Mobilier à savoir les « Vaudois de Paris », Auguste Perdonnet et les frères Dubochet, dont l'implication dans les réseaux d'ingénieurs et de financiers mériterait de plus amples recherches historiques<sup>28</sup>. Si la crise financière de la compagnie est évitée en été 1855, l'arrangement avec le Crédit Mobilier inaugure toutefois une nouvelle ère d'intense concurrence au sein du capital étranger pour la mainmise sur le réseau ferroviaire helvétique. La bataille oppose le puissant Crédit Mobilier des Pereire à la Réunion financière, syndicat bancaire réunissant des représentants de la Haute-Banque et de la famille Rothschild<sup>29</sup>. Après s'être développée sur le terrain ferroviaire français, la lutte entre les maîtres de la finance parisienne s'étend à d'autres pays européens. L'objectif des financiers français est de prolonger sur les Etats voisins l'influence de leurs propres réseaux, de contrôler les flux d'échanges commerciaux et d'opérer des placements de capitaux dans des sociétés à l'étranger. Ces financiers cherchent donc à exercer une influence prépondérante sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer suisses, situés entre les chemins de fer français des Rothschild et des Pereire et les réseaux qu'ils convoitent au Piémont, en Italie, en Bavière et en Autriche. Ainsi, l'Ouest-Suisse, puis la compagnie bâloise du Central-Suisse dont les

<sup>28</sup> On sait notamment que Perdonnet est ingénieur polytechnicien à Paris, spécialiste des chemins de fer, professeur à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures et membre du Comité de direction des chemins de fer de l'Est en France, l'un des réseau lié de près aux frères Pereire. Emmanuel-Vincent Dubochet est quant à lui financier à Paris et participe à la création, sous la houlette des frères Pereire, de la Compagnie parisienne d'éclairage au gaz, dont il devient directeur. Son neveu, Jacques-Julien Dubochet, est secrétaire de la compagnie du gaz et collabore au *Producteur*, journal diffusant des idées saint-simonniennes. Voir aussi Paul BISSEGER, « Etudiants suisses à l'Ecole polytechnique de Paris (1798-1850) », dans *Revue Suisse d'Histoire*, vol. 39, 1989, p. 115-151.

<sup>29</sup> Voir Marcel BLANCHARD, « Financiers français et chemins de fer suisses sous le Second Empire » in *Revue d'Economie Politique*, 1937, p. 1591-1606 ; Gérard BENZ, « Un aspect du financement des chemins de fer en Suisse par le capital étranger », dans *Revue Suisse d'Histoire*, vol. 37, 1987, p. 169-185 ; Rondo CAMERON, *La France et le développement économique de l'Europe*, Paris, 1971 ; Bertrand GILLE, *Histoire de la maison Rothschild*, Genève, 1967, 2, (Travaux de droit, d'économie, de sociologie et de sciences politiques, 56).

Pereire souscrivent également une partie du capital-actions, deviennent des pièces de l'ensemble ferroviaire aux mains du Crédit Mobilier. La Réunion financière, emmenée par Jean-François Bartholoni, compromet cependant les plans de l'Ouest-Suisse avec l'appui de l'ingénieur et général Guillaume-Henri Dufour. Ils réussissent à obtenir les sections Versoix-Genève et Lausanne-Fribourg-Berne, empêchant l'Ouest-Suisse de détenir l'ensemble de la ligne entre Genève et Berne<sup>30</sup>. Cette dernière doit donc se rabattre sur la ligne Yverdon-Bienne qui n'est ouverte qu'au début des années 1860 et dont l'exploitation est morcelée entre plusieurs compagnies (Ouest-Suisse, Franco-Suisse, Central-Suisse). Les problèmes de raccordement des réseaux sont identiques sur le second axe Paris-Milan par Jougne et le Valais : d'une part, la ligne des Verrières entre Neuchâtel et Pontarlier, construite par la Compagnie du Franco-Suisse avec le soutien des Rothschild met en péril la réalisation de la ligne de Jougne. D'autre part, la jonction du réseau de l'Ouest-Suisse avec celui de la Compagnie des chemins de fer de la Ligne d'Italie en direction du Simplon peine à aboutir puisque cette compagnie décide de construire une ligne Genève-Milan par la rive sud du Léman – et non par le nord. Ces entraves au développement du réseau de l'Ouest-Suisse se répercutent sur sa situation financière. La rentabilité de la compagnie est extrêmement faible puisqu'elle n'exploite que des tronçons limités et assume parallèlement d'énormes charges de construction. L'insuffisance de ses recettes d'exploitation et la croissance de ses dépenses contraignent donc la compagnie à recourir à des emprunts à court terme et à s'endetter de manière disproportionnée, accumulant ainsi une dette flottante qu'elle n'arrive plus à consolider.

En juillet 1863, dix années après sa création, l'Ouest-Suisse traverse une crise financière majeure<sup>31</sup>. La compagnie ne peut plus faire face aux annuités d'intérêts et d'amortissement des emprunts qu'elle a contractés les années précédentes et ne parvient plus à honorer ses factures. La compagnie, en cessation de paiements, est menacée de liquidation. Ses tentatives de placer des emprunts se révélant infructueuses, la

**30** Voir Ernst HALPERIN, *Der Westbahnkonflikt: 1855-1857*; Paul PERRIN, « A l'origine des tracés ferroviaires vaudois », dans *Revue historique vaudoise*, 1965, p. 53-75; Victor BUCHS, *La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg*, Fribourg, 1934; Jean-Pierre DORAUD, *La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803-1971)*, Fribourg, 1996; Gérard BENZ, « Dufour, Genève et les chemins de fer », dans Roger DURAND (éd.), *Guillaume-Henri Dufour dans son temps: (1787-1875)*, p. 231-249; Jean-Frédéric ROUILLER, *La construction des chemins de fer de la région genevoise et leur raccordement: un problème centenaire*, Genève, 1947.

**31** Sur la crise de 1863, voir Emile BUCEL, « Une crise exemplaire: les déboires de l'Ouest-Suisse en 1863 », dans Brigitte STUDER, Laurent TISSOT (dir.), *Le passé du présent. Mélanges offerts à André Lasserre*, Lausanne, 1999, p. 35-52.

compagnie est alors reprise à point nommé par la maison Parent, Schaken & Cie, des entrepreneurs reliés au Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), une compagnie inféodée aux Rothschild. L'arrangement financier conclu avec cette société marque en quelque sorte la victoire du clan Rothschild dans la bataille que se livrent les deux groupes financiers français, présageant du déclin du Crédit Mobilier qui chute en 1867. Cet accord marque également le début d'une période de rapprochement avec les autres compagnies ferroviaires de Suisse romande, qui aboutit en 1872 à la fusion des trois compagnies (Franco-Suisse ; Ouest-Suisse ; Lausanne-Fribourg-frontière bernoise et Genève-Versoix) donnant naissance à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale.

## Epilogue

Aux prises à des difficultés financières chroniques, les diverses compagnies romandes entament dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle un mouvement de concentration qu'initie la fusion de 1872 et que la grande crise de 1875-1879 accentue<sup>32</sup>. Les luttes intestines des années 1850-1860 et le morcellement du réseau laissent ainsi place, dès les décennies 1870-1880, à un processus de fusion qui conduit à la formation en 1890 de la Compagnie du Jura-Simplon, réseau d'envergure régionale<sup>33</sup>. Cette concentration des entreprises ferroviaires s'effectue notamment sous la pression conjointe des cantons et des financiers, afin d'éviter la déliquescence des compagnies et favoriser le désenclavement du réseau de Suisse occidentale par le percement du Simplon. Cette dynamique est impulsée dans un premier temps par le syndicat financier franco-genevois, constitué par Edouard Hentsch, président du Comptoir d'Escompte de Paris, et par l'Association financière de Genève. Puis dans un second temps, elle est l'œuvre des banquiers allemands qui, dans la bataille d'intérêts économiques entre l'Allemagne et la France, cherchent à favoriser le percement du Simplon afin de détourner de Marseille vers Gênes une grande partie du trafic du centre et de l'ouest de la Suisse. La convergence d'intérêts entre les cantons de Suisse occidentale et leur engagement financier croissant dans les compagnies privées participent également à créer un mouvement favorable au Simplon<sup>34</sup>. Il faut néanmoins attendre l'ouverture

<sup>32</sup> Jean BOUVIER, « La "Grande Crise" des compagnies ferroviaires. Les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875-1882) », dans *Annales Économies - Sociétés - Civilisations*, 4, 1956, p. 458-480.

<sup>33</sup> Voir tableau « De l'Ouest-Suisse aux CFF. Formation du réseau ferroviaire de Suisse Occidentale ».

<sup>34</sup> Voir Gérard BENZ, *Le percement du Simplon*; Christian MÉTRAILLER, *La politique ferroviaire des cantons de Vaud, Valais et Fribourg en faveur du tunnel du Simplon*, Fribourg (Mémoire de licence), 1978.

du Simplon par les CFF en 1906 pour qu'aboutisse enfin le réseau ferroviaire tel que rêvé par les fondateurs de l'Ouest-Suisse.

L'histoire du réseau de l'Ouest-Suisse met en évidence plusieurs problématiques liées au développement des chemins de fer en Suisse. Elle montre le rôle décisif joué par le capital étranger dans le financement de la compagnie (financiers britanniques, engagement du Crédit Mobilier) mais également les revers et les fragilités de cet engagement. Cette analyse permet de nuancer une image d'une compagnie à la botte des barons de la finance étrangère puisqu'elle met en lumière le rôle joué par les élites suisses, notamment les banquiers privés genevois engagés dans l'Ouest-Suisse. Peut-on en dire autant pour les capitaux suisses ? C'est là une question plus délicate à laquelle peu de réponses sont encore apportées. Les difficultés financières de cette compagnie au cours des décennies 1850-1860 laissent penser que celle-ci n'a pas trouvé en Suisse de capitaux en suffisance. Pourtant le succès rencontré, par exemple, par l'emprunt de 2.5 millions de l'Etat de Vaud de 1859 suggère qu'il s'y trouve bel et bien des capitaux disponibles. On peut donc penser qu'il manquait l'assurance d'une rentabilité qui n'offrait pas une compagnie peu solide financièrement et en concurrence permanente avec des sociétés rivales. Enfin, cette étude pose la problématique du rôle de l'Etat dans les affaires ferroviaires. Notre cas illustre les contradictions des autorités vaudoises de l'époque qui, bien que réticentes à l'égard d'un engagement financier de l'Etat, s'impliquent progressivement dans le financement des chemins de fer pour diverses raisons (sollicitations des compagnies, contrôle de l'Etat, achèvement du réseau, etc.) posant ainsi les bases d'un interventionnisme du canton dans les chemins de fer durant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle.