

Entre invités

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande**

Band (Jahr): **44 (1906)**

Heft 16

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-203281>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

CONTEUR VAUDOIS

PARAISANT TOUS LES SAMEDIS

Fondé en 1861, par L. Monnet et H. Renou.

Rédaction, rue d'Etraz, 23 (1^{er} étage).

Administration (abonnements, changements d'adresse),
E. Monnet, rue de la Louve, 1.

Pour les annonces s'adresser exclusivement
à l'Agence de Publicité Haasenstein & Vogler,
GRAND-CHÊNE, 11, LAUSANNE,
et dans ses agences.

ABONNEMENT : Suisse, un an, Fr. 4 50 ;
six mois, Fr. 2 50. — Etranger, un an, Fr. 7 20.

ANNONCES : Canton, 15 cent. — Suisse, 20 cent.
Etranger, 25 cent. — Réclames, 50 cent.
la ligne ou son espace.

Les annonces sont reçues jusqu'au jeudi à midi.



Les premiers projets de percement du Simplon.

Sous le titre de *Le percement du Simplon*, M. Félix Bonjour, rédacteur en chef de la *Revue*, a narré en une brochure de quatre-vingts pages l'histoire des laborieuses négociations qui conduisirent à l'œuvre grandiose dont l'achèvement va être célébré dans quelques semaines par la Suisse et l'Italie. A cet exposé sont joints des chapitres consacrés à la ligne de Jougne et au Frasnè-Vallorbe. Le tout est écrit dans ce style net et concis qui est le propre des auteurs qui possèdent à fond et leur langue et leur sujet. Nous reproduisons ici les premières pages du magistral travail de M. F. Bonjour.

L'utilité pour le canton de Vaud d'une voie de communication directe avec l'Italie par le Valais et les passages des Alpes est assez évidente pour n'avoir jamais été mise en doute. Aussi, longtemps avant l'établissement des chemins de fer, la route du Simplon était-elle l'objet de la sollicitude du gouvernement vaudois. Cette magnifique route, construite sur l'ordre de Napoléon I^{er}, la plus belle et la plus facile de toutes celles qui ont été construites à travers les hautes Alpes, était alors parcourue par les voitures de notre administration cantonale des postes, qui faisaient le service des voyageurs et des dépêches entre Lausanne et Milan. Par sa direction, aussi bien que par sa bonne construction, elle paraissait destinée à devenir la grande artère de circulation entre le nord-ouest de l'Europe et l'Italie.

Mais déjà les circonstances politiques et les intérêts faisaient obstacle à la tendance naturelle du courant commercial à prendre cette voie. Le Piémont, dont cette route ne faisait qu'emprunter le territoire pour aboutir à Milan, ville autrichienne, se souciait assez peu de voir le trafic se porter de ce côté au préjudice de celui qui, par le Mont-Cenis, arrivait dans la capitale. Il négligeait de l'entretenir. Faute de ressources suffisantes, le Valais ne faisait pas mieux. Souvent encombrée par les neiges ou coupée par les inondations, la route du Simplon était délaissée au profit des passages plus étroits et moins bien situés du Cenis et du Gothard.

Voyant l'inutilité de ses réclamations, le gouvernement vaudois chercha une autre issue. Il profita des dispositions favorables du gouvernement piémontais pour conclure, le 11 août 1853, avec le roi de Sardaigne et le Valais, une convention relative à la construction d'une route entre Martigny et Aoste par le Saint-Bernard (col de Menouve). L'Etat de Vaud s'engageait à garantir les frais résultant du percement de ce col jusqu'à la frontière sarde, frais évalués à 400,000 francs, et à contribuer à cette construction pour une somme de 200,000 fr. Le 10 février 1854, le Grand Conseil ratifia la convention. Mais les mêmes influences qui avaient fait obstacle à

l'amélioration de la route du Simplon, en empêchèrent l'exécution.

La construction des voies ferrées ouvrit une phase nouvelle.

Ce fut une commission internationale créée par le gouvernement piémontais qui, en 1851, mit en avant pour la première fois l'idée d'un chemin de fer à travers le Simplon. Le représentant italien, M. Negretti, et le délégué prussien, M. Hochner, placèrent dans les projets dignes d'étude, celui d'un chemin de fer par le Simplon. Le délégué suisse, M. Koller, excluait *a priori* le Simplon, comme du reste le St-Bernard et le Cenis. Il ne l'admettait que comme une variante du Grimsel. M. Koller étudiait un chemin de fer à travers le Simplon qui, suivant la route de Napoléon, entrerait, au-dessus du village du Simplon, dans une galerie de 5200 mètres. Cette galerie débouchait à Bérisal, d'où la ligne descendait à Brigue pour continuer ensuite par le Grimsel.

L'idée du Simplon, presque abandonnée, fut reprise par un Français, le comte Adrien de Lavalette. Le 6 mai 1853, M. de Lavalette avait demandé au Piémont la concession d'une ligne Novare-Orta-Gravelona-Intra, et au Valais la concession d'une ligne de St-Gingolph à Sion avec prolongement sur Iselle à travers le Simplon. Refusée par le gouvernement sarde, la concession fut accordée du côté valaisan par décret du 22 janvier 1853. Ce fut le point de départ de toutes les concessions ultérieures....

Les travaux marchèrent lentement. Ce fut en 1859 que s'ouvrit la ligne Bouveret-Martigny et en 1860 qu'on inaugura la ligne Martigny-Sion. La compagnie souffrait d'embarras d'argent continuel. Mais aux moments les plus critiques, il lui en venait de sources inconnues. Dans une de ses lettres particulières, l'historien vaudois Louis Vuillemin écrivait : « Le chemin de fer du Valais s'est achevé du Bouveret à Sion sans que jamais les fonds nécessaires aient fait défaut. Ils arrivaient par M. Morny, et cependant les actions de 500 fr. se vendaient 3 fr. à Genève et à Lausanne. Les rails, nonobstant les injonctions du Conseil fédéral, sont selon le système français et non selon celui de la Confédération. »

Le 5 mai 1860, la première locomotive faisait son entrée à Sion. Le 27 septembre, à l'occasion de la fête d'inauguration qui eut lieu à Saxon, un effroyable tumulte éclata à la gare de Sion, où le train était enrubanné et orné de drapeaux français. Les drapeaux furent arrachés. On dut recourir à la police. En ce moment, l'annexion de la Savoie à la France échauffait les esprits.

Du reste, la plupart des gares de la ligne n'étaient pas commencées. On utilisait des baraques provisoires. Quant au tronçon Sion-Brigue, il n'était encore qu'à l'état de projet. Il régnait dans l'administration de la Compagnie un gâchis complet, un gaspillage se traduisant par des frais divers qui s'élevaient à 4000 fr. par jour. Le scandale fut poussé si loin qu'en septembre 1861, le Grand Conseil valaisan donnait au pouvoir exécutif les compétences nécessaires

pour mettre la ligne d'Italie sous séquestre et son administration sous régie.

Telle était la situation lorsqu'au printemps de 1862, le Conseil d'Etat vaudois crut devoir entrer en rapports avec le gouvernement du Valais pour empêcher si possible la ruine des espérances qui se rattachaient au Simplon.

A ce moment, deux circonstances paraissaient favoriser les efforts du canton de Vaud. A la suite des événements de 1859, la Lombardie avait été réunie au Piémont et le royaume d'Italie s'était constitué. Par là tombait naturellement l'antagonisme du Piémont contre une voie par le Simplon. D'autre part, après avoir été l'objet des mesures rigoureuses, mais justifiées, du gouvernement valaisan, la Compagnie d'Italie avait vu son personnel se modifier et était en train de se reconstituer sur d'autres bases. Le Conseil d'Etat estima le moment opportun pour intervenir et chargea le chef du Département des travaux publics, M. John Berney, de faire des ouvertures confidentielles au gouvernement valaisan. A la fin d'avril 1862, M. Berney eut une entrevue à Sion avec M. Allet, alors président du Conseil d'Etat. Ce fut le point de départ de l'entente des cantons simplonistes.

FÉLIX BONJOUR.



— Et celui-là, qui est-ce ?
— Mais, le bon sens, c'est GUYAUME-TET ! C'est écrit dessous, tout en majuscules.
— Alo, ils y ont ôté son arbalète ?
— Mais non, mais non ; vois-tu pas qu'ils l'ont seulement démontée pour qu'y puisse plus faire de malheurs.

Entre invités.

— Je viens de dîner chez les de R... C'était très bien. Figure-toi, mon cher, qu'au dessert on nous a servi dans des couverts en or.

— Fais voir.

¹ Le Percement du Simplon. — I. Les négociations. II. Ligne de Jougne et Frasnè-Vallorbe, par Félix Bonjour, député, rédacteur en chef de la *Revue*. Lausanne, imprimerie Adrien Borjeaud.