

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 151 (2006)
Heft: 6-7

Artikel: 1805/1906-2006 : un bicentenaire et un centenaire pour le Simplon
Autor: Weck, Hervé de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346604>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

1805/1906 – 2006

Un bicentenaire et un centenaire pour le Simplon

En 1800, le Premier consul Bonaparte se rend compte de l'importance stratégique du Valais et ordonne la construction de la route du Simplon, réalisée entre 1801 et 1805. En 1847, la construction de la première ligne de chemin de fer suisse débute entre Zurich et Baden et, en 1853, des travaux similaires commencent en Valais. La concession pour la ligne Le Bouveret-Sion est octroyée le 11 janvier 1853. Un des promoteurs de la construction des chemins de fer en Valais est le comte français Adrien de La Valette, qui crée la Compagnie du Sud de la Suisse. Le 27 novembre 1854, le Canton du Valais lui accorde une concession pour la ligne Sion-frontière du royaume de Sardaigne via le Simplon, ainsi que du Bouveret jusqu'à la frontière française à Saint-Gingolph¹.

■ Col Hervé de Weck

Guerre dans les Alpes suisses

La route et le col du Simplon ne peuvent pas être considérés comme un axe isolé conduisant vers le Sud. Entre le Grand Saint-Bernard et le Saint-Gothard, le Valais, à lui seul, offre une dizaine de passages. Vu l'altitude des cols et l'aménagement des routes à la fin du XVIII^e siècle, le déplacement n'est pas toujours facile. Là où l'infanterie peut passer, la cavalerie et l'artillerie éprouvent d'énormes difficultés. Il faut prendre des risques, accepter des pertes en hommes, en chevaux, en canons et en munitions. En 1797, la décision prise par Napoléon Bonaparte de choisir le Simplon, non

le Grand Saint-Bernard et le Saint-Gothard, comme passage de *première classe* semble s'imposer. Le Simplon est en effet un *vieux col*, l'un des moins élevés et le plus aisé à franchir!

En 1798, à la suite de l'occupation de la Suisse par les troupes du général Schauenbourg, les Français, mettent en place la nouvelle République helvétique, une et indivisible. Les anciennes libertés et l'ensemble de l'organisation politique remontant souvent au Moyen Age disparaissent, remplacées par un centralisme jusqu'alors totalement inconnu. Des soulèvements populaires éclatent dans le Haut-Valais. Les *indigènes*, appuyés par quelques unités autrichiennes sous les ordres du général Haddick, engagent de rudes combats contre les troupes françaises. A cette occasion, le Simplon sert de passage

pour les troupes autrichiennes ainsi que pour les renforts en hommes et en armes destinés aux insurgés. A la fin de l'année 1799, les Autrichiens ne tiennent plus qu'une *tête de pont* fortifiée au sommet du col. Vu leur situation militaire défavorable en Suisse et en Italie du Nord, ils ne tirent pas profit de cette position avantageuse.

Le Valais est occupé par la division Xaintrailles, qui fait partie de l'aile droite de l'Armée du Danube. Elle couvre la région entre le Simplon et Lausanne. A la suite de sa victoire à Zurich, Masséna donne avec succès en août 1799 l'assaut général sur tous les fronts: il reprend le contrôle de la Suisse centrale, y compris du col du Saint-Gothard et du Haut-Valais. Cette offensive prépare le terrain à l'opération française en Italie du Nord.

¹ Cet article est une synthèse de deux contributions publiées dans la Revue historique des armées françaises de juin 2006, celle du major Hubert Foerster intitulée «Mouvements de troupes étrangères au Simplon (1798-1815)» et celle du colonel Roland Haudenschild intitulée «Trafic ferroviaire militaire au Simplon».

En 1800, tous les cols suisses d'une certaine importance sont en possession des Français, ce qui crée les conditions d'une percée-surprise. Une défaite des Autrichiens au Piémont et en Lombardie devrait permettre de conclure victorieusement, sur le front Sud, la guerre contre la Deuxième coalition. L'attaque principale, effectuée par Bonaparte par le Grand Saint-Bernard, est appuyée par les colonnes des généraux Moncet, via le Saint-Gothard, et Béthencourt, via le Simplon. Les trois corps se réunissent à Milan pour entreprendre la campagne victorieuse qui connaît son couronnement à la bataille de Marengo.

Construction de la route du Simplon (1801-1805)

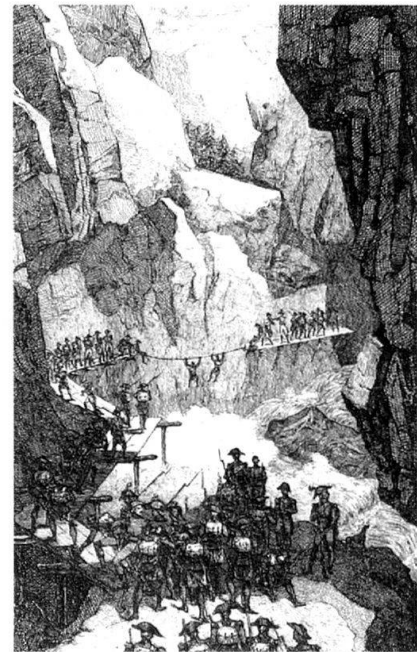
Le 14 mai 1797, Bonaparte avait avisé le Directoire du projet d'utiliser le Simplon comme grande route militaire: «*Le chemin sera rendu praticable pour les canons*». Le mauvais état du chemin, à la suite des combats et du mauvais temps, ne laisse pas indifférents les responsables qui se trouvent sur place. En été 1800, la Chambre administrative valaisanne, ainsi que l'Intendance centrale de la poste helvétique se penchent sur les problèmes posés par l'entretien du Simplon, le déblaiement de la neige et la construction d'un abri au sommet pour les courriers de la poste de la ligne Genève - Milan. Les coûts et le manque chronique d'argent de la République helvétique empêchent de prendre des mesures efficaces et durables. Après l'ingénieur Henri Guignard (1765-1819), François Samuel Wild

(1743-1802), en sa qualité de commissaire helvétique, établit, le 18 janvier 1801, un constat sur l'état du chemin et fait des propositions pour son amélioration. Selon Wild, le Simplon devrait être aménagé comme «*un chemin à petit charroi qui fût sûr et praticable presque toute l'année.*»

Bonaparte prend une décision stratégique en ordonnant, le 7 septembre 1800, la construction d'une grande route entre Brigue et Domodossola. Après l'échec des ingénieurs militaires Lescot et Duchêne, il confie, le 17 octobre 1800, la direction générale des travaux à l'ingénieur Nicolas Céard. Ceux-ci commencent à la fin mars 1801, juste après la conclusion de la paix de Lunéville.

Deux bataillons du génie français, des Valaisans et surtout des Piémontais, jusqu'à trois mille ouvriers, œuvrent sur chaque versant. Les désertions d'ouvriers, les rixes entre Piémontais et Valaisans, les jalousies entre ingénieurs français et italiens retardent l'avancement des travaux. La direction de la construction est donc enlevée aux militaires et confiée à la Direction des ponts et chaussées du ministère de l'Intérieur. Napoléon s'impatiente; malgré son ordre d'ouvrir la route en août 1805, le délai ne peut être respecté. A la fin mai, il ne peut donc rentrer à Paris par le Simplon, après son couronnement à Milan. Céard ne parvient à ouvrir la route qu'en septembre pour l'infanterie et la cavalerie, qu'en octobre pour l'artillerie.

La route, inaugurée en automne 1805, longue de 63 km, a



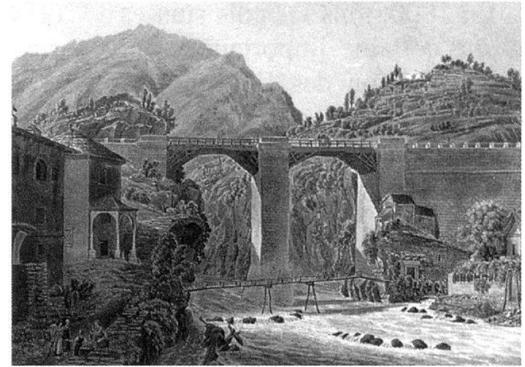
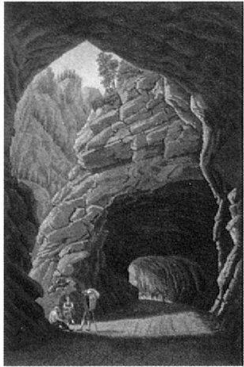
Passage du Simplon en mai 1800 (gravure dans France militaire, t. 2).

une faible pente moyenne de 6%, qui ne dépasse jamais les 13%. Large de 7 à 8 mètres, elle comprend 9 refuges et 7 tunnels ou galeries. Les 8 ponts, dont 2 en pierre, sont préparés de telle manière qu'on puisse les faire sauter en cas de guerre. Le budget rectifié s'élève à 7586102 francs, 4 millions à payer par la France, 3 par la République cisalpine.

C'est avec cette nouvelle route, sûre pendant toute l'année et bien carrossable, que le col du Simplon devient, pour tout général ou seigneur des lieux, une alternative plus que valable au Grand Saint-Bernard et au Saint-Gothard.

Conséquences politiques et militaires

En 1798, le Valais, jusqu'alors Pays allié des Cantons suisses, est logiquement intégré dans la



De gauche à droite : la galerie de Gondo, le pont sur le ruisseau Alpjen, le pont de Crevola (Mittler, Pässe; gravures de Gabriel Lory, 1811).

République helvétique. Tant que la France la considère comme une alliée assez sûre, le problème de la traversée militaire des Alpes par les grands cols et leurs accès ne se pose pas vraiment. Les mouvements de troupes françaises sont assurés par les infrastructures du pays. Mais les quatre coups d'Etat qui se produisent en Suisse entre 1800 et 1802 poussent Bonaparte à sécuriser ses voies de communication. Le Saint-Gothard et les cols des Grisons se situent dans des régions trop appauvries par les précédents passages de troupes; les populations y manifestent une hostilité marquée envers la France et la République helvétique. Sur la base de la bonne expérience faite avec l'Armée de réserve de Lyon en 1800, il privilégie donc, pour ses communications avec l'Italie, le Valais avec le Simplon et sa route moderne, le col du Grand Saint-Bernard, qui est fort commode.

Vu l'importance stratégique de la nouvelle route du Simplon, la France, profitant de la présence sur place de ses soldats et ouvriers, décide, dans un premier temps, de la contrôler directement elle-même; le Valais aurait, une fois la route ter-

minée, de nouveau les pleins droits de souveraineté sur ce passage. Mais les autorités helvétiques du Valais ne se montrent pas assez complaisantes, et Bonaparte tranche: il détache le Valais du territoire d'une République helvétique opposée à cette amputation. En 1802, il crée la République indépendante du Valais, garantie par la France et les Républiques helvétique et italienne. Les ambassadeurs français veillent à ce que le Simplon reste ouvert au trafic commercial et militaire. La République valaisanne, sous la pression peu ou mal cachée de la France, doit alors mieux agir contre les déserteurs français et mieux contrôler le blocus des marchandises anglaises. Pourquoi, finalement, agir à travers une République prétendument indépendante? L'Empereur se décide, en 1810, de supprimer cette fiction en rattachant le Valais à la France, sous le nom de Département du Simplon.

En 1813-1814, l'avenir de Napoléon I^{er} et de l'Empire sont en train de se jouer. Ignorant encore son destin, l'Empereur décide, le 18 décembre 1813, de créer une force dont l'aile gauche se situe à Huningue près de Bâle, le centre à Besançon et l'aile droite

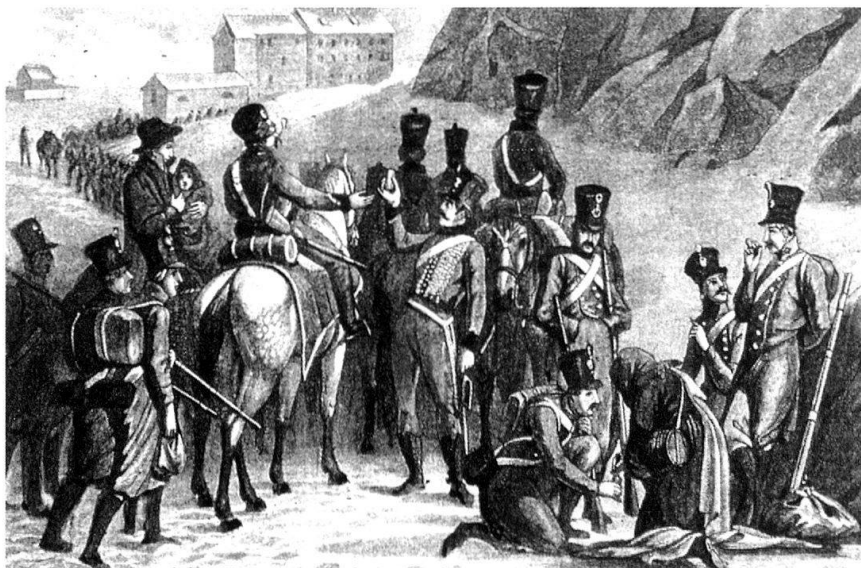
à Genève. Celle-ci doit stopper l'avance d'un ennemi passant par la Suisse ou descendant des cols du Simplon et du Grand Saint-Bernard. Pendant ce temps, les Alliés traversent la Suisse. Il se produit quelques accrochages au Grand Saint-Bernard et des combats au Simplon, les 28 février, 2 et 3 mars 1814...

Au lendemain du retour de Napoléon de l'île d'Elbe, la Coalition définit son plan d'attaque le 25 mars 1815. Six armées se trouvent réparties sur une longue ligne entre les Pays-Bas et l'Italie. L'approvisionnement des convois et les nécessités stratégiques exigent l'utilisation d'axes situés en Suisse. Le Simplon est la route la plus rapide, la plus sûre et la plus commode, mais le Congrès de Vienne a garanti la neutralité suisse le 20 mars. Vu l'opposition ouverte du tzar Alexandre I^{er} à une violation du territoire suisse, Metternich et les généraux autrichiens déclarent que la neutralité suisse doit être respectée aussi longtemps que possible, et pour autant que les circonstances le permettent...

Le général autrichien Steigentesch, délégué de Schwarzenberg auprès de la Diète suis-

se, parvient, le 20 mai, à faire accepter une convention. La Suisse mobilisera ses troupes (40000 hommes) et s'alignera avec les forces coalisées. En cas d'urgence, elle autorisera le passage des Alliés à travers son territoire. La Coalition, en revanche, renonce à établir en Suisse des routes militaires, des hôpitaux, des dépôts de vivres et de munitions. La neutralité ainsi *contournée*, les routes suisses, entre autres celle du Simplon, sont ouvertes aux mouvements militaires contre Napoléon. 38000 hommes, commandés par Radivojewitsch – la colonne de tête de l'Armée de Frimont – passent par le Simplon pour se rendre à Saint-Maurice. Le rythme du mouvement (110 kilomètres en 2 jours) montre qu'il s'agit d'une promenade militaire.

En 1815, la route Napoléon I^{er}, la plus moderne des Hautes-Alpes, est utilisée contre son créateur et contribue à sa chute.



Passage sur les Alpes de troupes du général Frimont 1815 (propriété privée).

Le Valais retrouve son indépendance en 1814, avant de devenir un Canton suisse, l'année suivante. Dès lors, le Simplon se trouve sous la protection de la Confédération; des troupes étrangères, si l'on fait exception des internés, ne fouleront plus jamais le col.

Le tunnel du Simplon

En 1856, Adrien de La Vallette crée la Compagnie de la Ligne d'Italie, et la construction des voies commence, remontant la vallée du Rhône, en 1859 jusqu'à Martigny, en 1860 jusqu'à Sion. Cependant, la compagnie fait faillite, de même la Nouvelle Compagnie de la Ligne d'Italie. Il n'y a que la Compagnie du Simplon qui continue à construire la ligne qui arrive à Brigue en 1878. La ligne du Simplon est donc exploitable, de Vallorbe à Brigue, via Lausanne et Saint-Maurice. En 1881, de

Le Gouvernement français et le tunnel du Simplon

La France cherche à empêcher la réalisation du tunnel du Simplon, car elle ne veut pas « offrir aux troupes italiennes, soutien potentiel de l'Allemagne, une voie d'accès commode vers la France. » Comme on se défie de l'armée suisse, dont on pense qu'elle ne résisterait pas véritablement à une invasion allemande, « l'intérêt français exigerait qu'il ne fût ouvert au travers des Alpes aucun passage, sinon ceux dont la France garderait au moins une porte. »

Georg Kreis²

nouvelles difficultés amènent à une fusion avec la Compagnie de la Suisse Occidentale, qui devient la Société Suisse Occidentale & Simplon. En 1890, cette dernière fusionne à son tour avec la Compagnie Jura-Berne-Lucerne, devenant la prestigieuse Compagnie du Jura-Simplon.

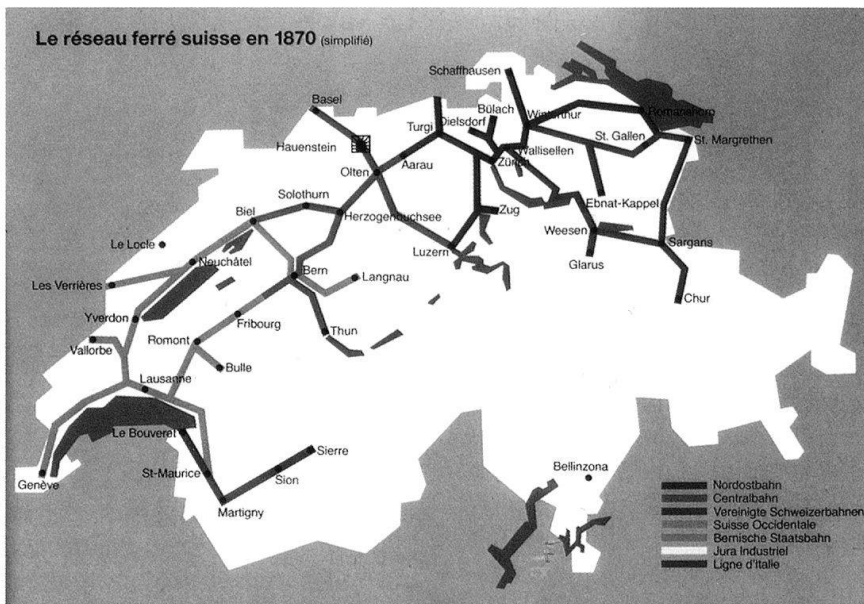
Le prolongement vers le Sud de la ligne du Simplon, avec la construction d'un tunnel, implique l'accord de l'Italie. Une ligne, qui relierait la péninsule à la France et traverserait la Suisse, est tout à fait dans l'intérêt de l'Italie. Élément décisif en 1876: le Gouvernement de Rome accorde à la Société du Simplon l'autorisation d'étudier une ligne Domodossola - frontière suisse. Il laisse entendre qu'il

² « De la concurrence à la coopération. La France et le chemin de fer du Simplon avant 1914 », Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939. Neuchâtel, La Baconnière, 1982, pp. 38-39.

développera la ligne d'accès au tunnel du Simplon, si la Société parvient à rassembler le capital nécessaire à la construction de l'ouvrage. Cela constitue la base du protocole, signé le 25 novembre 1895, par l'Italie et la Suisse concernant la construction et l'exploitation d'une ligne Brigue - Domodossola.

Le 22 février 1896, le Gouvernement italien signe un accord avec la Société Jura-Simplon-Bahn, qui confie à cette dernière l'exploitation de la nouvelle ligne. Avec les contributions financières de la Suisse et de l'Italie, la Société peut commencer en 1898 le percement du tunnel du Simplon. On doit creuser deux tubes à voie unique d'une longueur de 17 kilomètres. Dans un premier temps, un seul tube est terminé, le second servant d'accès au chantier. Alfred Brandt, le constructeur du tunnel, n'en voit pas l'achèvement. En 1903, la Confédération achète le Jura-Simplon-Bahn.

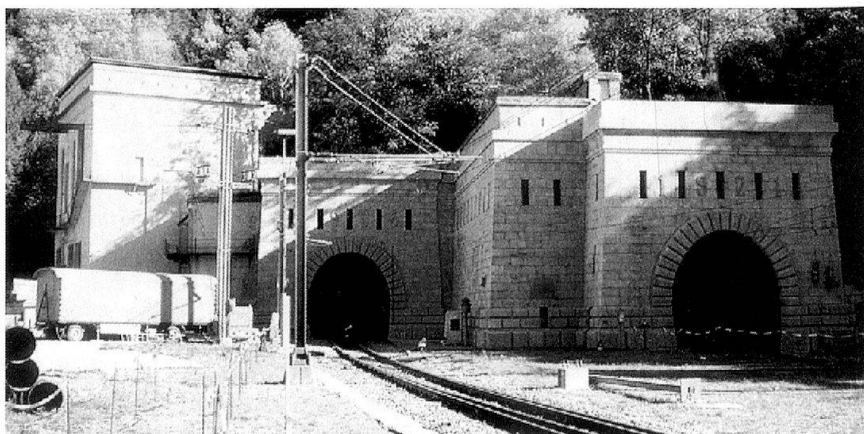
Après une lutte difficile contre la montagne, le tunnel I du Simplon est percé le 24 février 1905. Il a une longueur de 19803 mètres, et son coût total est de 79,6 millions de francs suisses, y compris le tube utilisé pour la construction. La pente la plus forte atteint 25‰, et le point culminant du tunnel se situe à 705 mètres. Pour des raisons d'espace, la grande gare frontière se situe en Italie, à Domodossola. L'exploitation de la ligne Brigue-Iselle-Domodossola appartient aux CFF, qui la prennent en charge pour le compte des Ferrovie dello Stato. Le tunnel I est mis en service le 1^{er} juin 1906.



Le réseau de chemins de fer suisse en 1870.

La circulation d'un train à vapeur dans un tunnel long d'une vingtaine de kilomètres n'est pas sans danger; c'est la raison pour laquelle la firme Brown, Boveri & Cie à Baden signe un contrat avec les CFF, s'engageant à électrifier (caténaire et locomotives) le tronçon Brigue-Iselle à ses frais et à ses risques, à en assumer l'exploitation pendant un an. On utilise du courant triphasé (3000-3300 volt et 16 2/3 hertz). Cet aménagement électrique va faire ses preuves...

Avec la promulgation de l'Ordonnance sur l'organisation militaire des chemins de fer du 17 mai 1902, on fixe, dès le temps de paix, les bases nécessaires pour l'organisation des transports en temps de guerre. Des groupes d'exploitation des chemins de fer sont constitués, la ligne du Simplon étant comprise dans le Groupe d'exploitation I, dont le siège se trouve à Lausanne. Le service doit être adapté pour le cas de guerre. En 1906, un nouvel horaire de



Le portail Nord du tunnel du Simplon. Les meurtrières servent à la défense.

guerre prévoit des intervalles réguliers entre les trains et des règles spéciales pour les convois civils. La protection des lignes ferroviaires à l'intérieur du pays est confiée aux troupes territoriales. On prépare aussi la destruction par minage des grandes infrastructures ferroviaires. A l'intérieur du tunnel du Simplon, situé sur territoire suisse, on construit des fourneaux de mines, afin de garantir la sécurité face à un adversaire qui tenterait d'utiliser l'ouvrage pour effectuer une attaque.

Les travaux sur le second tube débutent en 1912. Le 15 juillet 1913 est ouverte la plus importante voie d'accès au Simplon, la ligne Frutigen-Lötschberg-Brigue, qui appartient à la société bernoise Bern-Lötschberg-Simplon (BLS). La ligne Vallorbe-Frasne, ouverte le 16 mai 1915 à travers le tunnel du Mont-d'Or, permet aux trains en direction de la France d'éviter la ligne Vallorbe-Jougen-Pontarlier.

Première Guerre mondiale

En Suisse, l'ordre de mobilisation générale de l'armée est émis le 1^{er} août 1914, le premier jour de mobilisation étant fixé au 3 août 1914. L'horaire de guerre est appliqué à partir de minuit, dans la nuit du 8 au 9 août et jusqu'au 23/24 août 1914. L'horaire civil prend alors la relève, allégé toutefois des trains de luxe et de quelques trains rapides. Le commerce international avec l'étranger est partiellement paralysé. Les chemins de fer assurent les transports de mobilisation, de mises en congé, de transit (internés,

évacués, blessés graves et malades d'une nation belligérante), parallèlement aux transports pour l'approvisionnement du pays (denrées alimentaires et marchandises). On met à la disposition des compagnies étrangères des locomotives à vapeur ainsi que des wagons.

Dès le 3 août 1914, on arme le personnel des chemins de fer afin d'assurer la sécurité des voies et des trains. Des patrouilles sont d'abord organisées de jour et de nuit, plus tard la fréquence sera restreinte. Durant l'hiver 1914-1915, les CFF font l'acquisition de ponts de rechange (ponts de guerre). Pour la traction, ils dépendent du charbon étranger provenant essentiellement d'Allemagne. Au début de la guerre, ils disposent de stocks de combustible suffisants pour huit mois, mais ceux-ci vont diminuer progressivement. Le manque de charbon impose un premier horaire allégé, qui est mis en vigueur le 20 février 1917. En 1918, à la fin du conflit, l'exploitation de la capacité du réseau ferroviaire ne représente que le quart de celle fixée par l'horaire du 1^{er} octobre 1916. Les locomotives à vapeur doivent être alimentées avec du bois, alors que l'électrification n'en est qu'à ses débuts.

Electrification

Durant l'entre-deux-guerres, la ligne du Simplon est améliorée. Mis à part la construction de doubles voies et la modernisation des systèmes de sécurité, c'est avant tout l'électrification, conséquence directe du manque de charbon entre 1914 et 1918.

Le 11 avril 1919, le premier «Orient-Express» passe le tunnel. La ligne Brigue - Sion est entièrement électrifiée le 31 juillet 1919 avec du courant triphasé, déjà utilisé dans le tunnel. Durant la Première Guerre mondiale, la construction du second tube a été retardée par le manque de matières premières et de travailleurs, si bien que le tunnel II n'est terminé que le 4 décembre 1921, ouvert le 7 janvier 1922. Equipé lui aussi de courant triphasé, il est mis en service le 16 octobre 1922. Son coût s'élève à 33,6 millions de francs suisses.

Depuis la mise en service du tunnel I, le croisement à l'intérieur de l'ouvrage au moyen d'un aiguillage, est surveillé 24 heures sur 24 par 2 employés. Lors de la mise en service du tunnel II, on installe un bloc de commande automatique, et l'aiguillage ne sera actionné manuellement que dans le cas d'une mise hors service d'un des deux tubes.

Dès le début des années 1920, les CFF utilisent sur leur réseau un courant alternatif monophasé de 15000 volt 16 2/3 hertz, également sur la ligne Vallorbe-Lausanne-Sion, électrifiée dès 1925.

Sur la ligne Sion-Brigue, on remplace en 1927 le courant triphasé utilisé par du courant alternatif monophasé, également sur la ligne Brigue-Iselle-Domodossola en 1930. Cela rend possible l'utilisation d'une même locomotive électrique depuis Vallorbe jusqu'à Domodossola, un grand avantage pour le service.

H. W.