

# La ligne du Simplon

Autor(en): **Dreyer, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **5 (1947)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132539>

## **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.

# La ligne du Simplon

par Georges DREYER

Docteur en droit, secrétaire de la Délégation internationale du Simplon

On a commémoré, en 1946, le 40<sup>e</sup> anniversaire de l'ouverture à l'exploitation du premier tunnel du Simplon et de plusieurs conventions conclues entre la Suisse et l'Italie au sujet de la gare de Domodossola et de la ligne de Domodossola à Iselle. Cet anniversaire nous a engagé à donner un aperçu de l'histoire et de la vie de cette ligne, si importante pour la Suisse romande.

## I. LA CONSTRUCTION ET L'ÉLECTRIFICATION

### I. *Les préparatifs*

La construction du tunnel du Simplon se présente, au point de vue de la politique ferroviaire suisse, comme une œuvre d'entr'aide romande, de solidarité nationale et de solidarité internationale, et en même temps comme le résultat d'un phénomène de concentration économique.

1. C'est d'abord une œuvre d'entr'aide romande. Bien avant le percement du Gothard, l'opinion publique romande s'intéressait à une ligne reliant l'Italie et la Suisse occidentale. C'est en partie grâce à l'union des cantons romands qu'une clause stipulant en faveur d'un tunnel traversant les Alpes à l'ouest de la Suisse une subvention fédérale, égale à celle qui était versée aux cantons s'intéressant à l'entreprise du Gothard, fut insérée dans la loi de 1878 accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes. Les modalités du versement de cette subvention furent fixées par l'arrêté fédéral du 30 juin 1898. Les études de la construction du tunnel furent ensuite poussées d'entente entre les cinq cantons de Vaud, Genève, Fribourg, le Valais et Neuchâtel. Leurs représentants, convoqués sur l'initiative du Conseil d'Etat de Fribourg, s'étaient réunis en 1886 et nommèrent une commission d'experts chargée de donner son avis sur les projets en présence. Les cantons romands s'entendirent également sur les conclusions des experts<sup>1</sup>. En 1893, ils reçurent un appui important du

---

<sup>1</sup> La solidarité romande subit néanmoins une éclipse lorsqu'il s'agit d'aménager les voies d'accès du Jura. En effet, au projet de construction du tunnel du Mont-d'Or, les Genevois opposèrent le projet de la Faucille. Il s'ensuivit une longue controverse qui agita l'opinion publique romande pendant les premières années du siècle et n'eut d'autre effet que de retarder de quatre ans la réalisation de la ligne du Mont-d'Or (cf. en particulier l'intéressante étude du prof. Jean Brunhes sur *Les relations actuelles entre la France et la Suisse et la question des voies d'accès au Simplon*, parue en février 1906, ainsi que l'étude du prof. Paul Girardin sur *L'ouverture du Simplon et les intérêts français*, parue en 1904).

canton de Berne, qui consentit à la fusion de la compagnie Suisse occidentale-Simplon avec le Jura-Berne-Lucerne. Les intérêts du canton de Berne se confondirent dès lors avec ceux de la Suisse occidentale. Les subventions en espèces versées par les cantons, communes et entreprises en faveur de la ligne du Simplon furent les suivantes :

Canton de Berne.....	1.000.000
» Fribourg .....	200.000
» Vaud .....	3.250.000
» Valais .....	1.000.000
» Neuchâtel .....	250.000
» Genève .....	300.000
Commune de Lausanne .....	1.000.000
Agglomération de Montreux .....	270.000
Compagnie de navigation du lac Léman..	240.000
	<hr/>
	7.510.000

En outre, le droit de réversion des cantons, auxquels ils renoncèrent, fut assimilé à un versement en espèces pour les sommes suivantes :

Fribourg .....	1.800.000
Vaud .....	750.000
Neuchâtel .....	1.000.000
Genève .....	700.000
	<hr/>
	4.250.000

Certaines concessions cantonales réservaient en effet, par analogie au système français, le retour gratuit aux cantons, pour l'époque de l'expiration de la concession, de la ligne ferrée avec ses accessoires, à l'exclusion du matériel roulant et du mobilier. Ce droit de retour grevant certains tronçons du Jura-Simplon n'étant pas aussi réservé en faveur de la Confédération, celle-ci aurait eu à payer l'indemnité de rachat prévue par la concession. Les cantons estimèrent qu'ils avaient le droit de revendiquer une part correspondante de l'indemnité de rachat au lieu de la ligne elle-même. Les négociations entamées avec les cantons par la Confédération permirent de résoudre à l'amiable cette question jusqu'alors controversée (cf. FF. 1898 III p. 224<sup>1</sup>).

Le total des subventions versées par les cantons, communes et autres intéressés s'élève donc à 11.760.000, dont 10.250.000 représentent la part des cantons.

En échange de leurs subventions, les cantons reçurent des actions de fr. 200.—, mais il ne fut établi pour l'ensemble des subventions de chaque

<sup>1</sup> Cf. également le message du Conseil d'Etat du canton de Fribourg au Grand Conseil concernant le mode de paiement de la subvention de deux millions en faveur de la Compagnie de chemin de fer du Jura-Simplon pour le tunnel du Simplon et le rachat par ladite compagnie des droits de réversion affectant les lignes « Lausanne-Singine » et « Broye longitudinale », sur territoire fribourgeois en faveur du canton de Fribourg, Fribourg 1897.

canton qu'un seul titre non transférable représentant le nombre d'actions ci-après :

Berne . . . . .	2.195	actions
Fribourg . . . .	4.390	»
Vaud . . . . .	8.780	»
Valais . . . . .	2.195	»
Neuchâtel . . .	2.745	»
Genève . . . . .	2.195	»
Total	22.500	actions

2. La construction du tunnel du Simplon se présente également comme le premier acte fondamental tendant à *assurer aux différentes régions du pays, sous le rapport des communications, un traitement égal*. Sans doute, le principe fédéraliste avait été déjà consacré par la loi de 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, dont l'article 3 prescrivait que « la Confédération cherchera, d'une manière générale, à développer et à augmenter ces voies de communication ; elle s'efforcera, en particulier, de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'est, le centre et l'ouest des Alpes suisses, pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la mer Méditerranée sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre. » Mais c'est la loi de 1878 sur les subventions aux chemins de fer des Alpes qui consacra le principe de la parité des subventions

L'article 5 de cette loi prévoyait en effet qu'« une subvention égale à celle accordée aux cantons qui ont subventionné l'entreprise du Gothard, soit de 4,5 millions de francs pour chaque entreprise, est accordée, une fois pour toutes, aux cantons qui s'intéressent financièrement aux chemins de fer des Alpes. Cette subvention n'est accordée que pour deux chemins de fer, dont l'un à l'orient et l'autre à l'occident de la Suisse, et l'Assemblée fédérale en déterminera souverainement les conditions. »

Certes, ce résultat ne fut pas obtenu sans peine et n'alla pas sans de grosses discussions au sein de l'Assemblée fédérale. Il n'en marque pas moins une date importante de notre politique ferroviaire suisse.

3. Mais le tunnel du Simplon n'aurait pas pu se réaliser sans le consentement de l'Italie ; il fallait que ce pays accordât d'abord la concession pour la partie de la galerie du Simplon située sur le territoire italien, puis construisit les voies d'accès et enfin versât des subventions en faveur de la construction du tunnel. En 1877 déjà, le Ministère italien des affaires étrangères avait répondu aux démarches du Conseil fédéral par une note favorable. Depuis lors, le gouvernement italien ne cessa de témoigner son intérêt à la ligne soit au cours des négociations, parfois délicates, auxquelles donna lieu l'établissement du chemin de fer du Simplon, soit après l'ouverture de la ligne.

Un traité fut conclu à Berne entre l'Italie et la Suisse le 25 novembre 1895 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola. Il fut suivi d'une convention conclue le 22 février 1896 entre le gouvernement italien et la Compagnie du Jura-Simplon. Aux termes du traité, le gouvernement italien, les provinces, communes et autres corpo-

rations italiennes intéressées à l'entreprise versèrent une subvention globale de 4 millions de liras.

En outre, le gouvernement italien s'engagea à verser une subvention d'exploitation annuelle de 3000 liras par kilomètre calculée sur une longueur virtuelle de 22 kilomètres, soit 66.000 liras par an. Cette subvention est encore versée aujourd'hui, mais en monnaie dépréciée, de sorte que sa valeur n'est plus que symbolique.

Par la convention de 1896, le gouvernement italien accordait au Jura-Simplon la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale à travers le Simplon et stipulait un certain nombre de faveurs au bénéfice du concessionnaire. Le contenu de la concession était encore précisé par un cahier des charges portant la même date. La concession italienne fixait également à quatre le nombre des représentants italiens au conseil d'administration du Jura-Simplon.

Le traité fut ratifié par les parlements des deux pays le 21 décembre 1896.

En 1899, une convention fut encore conclue entre la Suisse et l'Italie au sujet de la jonction du réseau suisse avec le réseau italien à travers le Simplon et de l'exploitation de la section Iselle-Domodossola.

La collaboration de la France fut aussi nécessaire au développement de la ligne du Simplon. On avait songé d'abord à lui demander une subvention. Une proposition tendant à l'octroi d'une subvention de 50 millions fut portée devant la Chambre des députés en 1880. Mais la rivalité du projet de percement du Mont-Blanc, qui était alors à l'étude, la fit échouer. La coopération de la France se manifesta lors de la construction du tunnel du Mont-d'Or. Après de longs pourparlers, il fut échangé une importante note diplomatique du 11 février 1908, qui constitua la base des négociations ultérieures. Celles-ci aboutirent au traité du 18 juin 1909 (Oetiker, t. IV, p. 104). Les ratifications furent échangées à la fin de l'année. Les travaux de percement du Mont-d'Or commencèrent en 1910 et la ligne Frasnè-Vallorbe fut ouverte à l'exploitation le 15 mai 1915, en pleine guerre.

4. Il est enfin douteux que le percement du Simplon se serait réalisé, ou qu'il se serait accompli dans le même laps de temps, s'il ne s'était pas produit une *concentration toujours plus grande des entreprises ferroviaires intéressées*, de manière à donner à celle qui réalisa le grand œuvre un prestige suffisant et des assises financières assez solides pour lui assurer à la fois la confiance des pouvoirs publics et celle des bailleurs de fonds privés.

La Compagnie internationale de la ligne d'Italie, œuvre de spéculateurs et d'aventuriers, fut constituée à Paris en 1856 et légalement reconnue en Valais l'année suivante. En dix-neuf ans, elle ne réussit à construire que 80 kilomètres de lignes chétives, pour aboutir à un passif estimé à plus de 15 millions. Elle fut remplacée par la Compagnie du chemin de fer du Simplon qui, après une crise intérieure, fut absorbée par la Compagnie de la Suisse occidentale. Celle-ci prit le nom de Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon (S. O. S.). Cette compagnie, à son tour, fusionna avec celle du Jura-Berne-Lucerne pour devenir la Compagnie du Jura-Simplon, constituée le 27 décembre 1889 et qui commença ses opérations le 1<sup>er</sup> janvier 1890. C'est

à cette compagnie — la seconde en importance des entreprises de chemins de fer suisses avant le rachat — qu'incomba la construction du tunnel.

5. Il convient aussi de mentionner la collaboration des capitaux privés. Le financement du tunnel du Simplon repose sur la conclusion d'un emprunt de 60 millions accordé à la Compagnie Jura-Simplon par un groupe de banques suisses (Banques cantonales genevoise, vaudoise, zurichoise, soleuroise, neuchâteloise).

## 2. La construction du tunnel et des voies d'accès et l'électrification de la ligne

1. C'est en 1893 que le Jura-Simplon conclut avec l'entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> le contrat en vue de l'exécution des travaux du tunnel. Mais ce contrat dut être révisé et remplacé par celui du 15 avril 1898, aux termes duquel l'entrepreneur s'engageait à construire en cinq ans et demi un tunnel à une voie de 19.730 m. ainsi qu'un second tunnel parallèle de 19.750 m. Le coût total était fixé à 69,5 millions, dont 47,5 millions pour le premier tunnel avec une galerie parallèle et 15 millions pour l'achèvement du second tunnel, ainsi que 7 millions pour les installations nécessaires à la construction. Le contrat entra en vigueur le 13 août 1898 et le premier tunnel devait être terminé le 13 mai 1904. La construction n'alla pas sans heurts ni sans difficultés. Des grèves, des difficultés imprévues provoquèrent des retards dans l'avancement des travaux. Le 19 octobre, le devis des travaux dut être élevé à 76,6 millions et le délai fixé pour l'achèvement de l'ouvrage prolongé jusqu'au 30 avril 1905. Le 19 mai 1906 eut lieu la cérémonie officielle de l'ouverture du premier tunnel à l'exploitation régulière.

2. Dans l'intervalle était survenu un fait essentiel : le *rachat du Jura-Simplon par la Confédération*. Ce rachat avait été d'ailleurs préparé dès 1889 par l'insertion dans l'acte de transfert des concessions antérieures à la nouvelle Compagnie du Jura-Simplon d'une clause stipulant en faveur de la Confédération le droit de racheter l'ensemble de toutes les lignes au 1<sup>er</sup> mai 1903. En 1890, la Confédération avait acquis les 30.000 actions du Jura-Simplon détenues par le canton de Berne. Un pas important avait donc été déjà franchi vers le rachat définitif des chemins de fer du Jura-Simplon. D'autre part, la loi de rachat de 1897 avait mentionné en premier lieu la nationalisation du Jura-Simplon. Enfin, le transfert à la Confédération de la concession accordée par l'Etat italien à la Compagnie du Jura-Simplon fut réglée par la convention italo-suisse du 16 mai 1903. Le rachat de gré à gré du Jura-Simplon fut conclu le 23 octobre 1903 et ratifié par un arrêté des Chambres du 18 décembre 1903.

Les Chemins de fer fédéraux décidèrent aussitôt de passer à la construction du deuxième tunnel, qui fut exécuté en régie, l'entreprise Brandt, Brandau & C<sup>ie</sup> s'étant retirée du contrat. Les travaux furent commencés en décembre 1912 du côté sud et en janvier 1913 du côté nord. Ils furent interrompus par la guerre et achevés le 4 décembre 1921 seulement.

3. Le problème des *voies d'accès* ne fut pas le moins ardu. Ce fut d'abord la rivalité des deux projets de la Faucille et du *Mont-d'Or*, le P. L. M. et les

autorités françaises ayant reconnu finalement la supériorité incontestable du second, tant au point de vue technique que financier. Puis, aux discussions déjà passionnées auxquelles donnèrent lieu à l'époque les deux projets, vinrent s'ajouter encore celles que soulevèrent la construction de la ligne des *Alpes bernoises*, la rivalité entre les deux projets de percement du Wildstrubel et du Loetschberg, puis l'opposition des C. F. F. au percement du tunnel Moutier-Longeau. Finalement, l'accord se réalisa ; le tunnel du Loetschberg, dont la construction se heurta à des difficultés techniques qui nécessitèrent en cours d'ouvrage une légère déviation du tracé primitif, fut ouvert à l'exploitation le 15 juillet 1913, le Moutier-Longeau le 1<sup>er</sup> octobre 1915.

4. Au moment de l'ouverture à l'exploitation du premier tunnel, l'*électrification* des chemins de fer était âprement discutée. On ne disposait encore que des expériences d'un seul chemin de fer, le Berthoud-Thoune, qui était le seul électrifié. La maison Brown Boveri & C<sup>ie</sup>, à Baden, offrit d'entreprendre à ses frais l'électrification de la ligne sur le tronçon du tunnel. Le contrat fut passé le 19 décembre 1905 et la traction électrique fut inaugurée en juin 1906 déjà.

5. On sait que l'électrification du réseau des Chemins de fer fédéraux fut décidée pendant la première guerre mondiale et commencée aussitôt après. La ligne du Simplon fut électrifiée au cours de plusieurs étapes :

- 1919 Brigue-Sion (courant alternatif 3300 V.).
- 1922 Brigue-Iselle, 2<sup>e</sup> tunnel (courant alternatif 3300 V.).
- 1923 Sion-Saint-Maurice.
- 1924 Saint-Maurice-Lausanne
- 1925 Lausanne-Vallorbe.
- 1927 Brigue-Sion (transformation au courant monophasé 15.000 V.).
- 1930 Brigue-Iselle (transformation au courant monophasé 15.000 V.).  
Iselle-Domodossola.

6. Actuellement, entre Paris et Milan, la traction est électrique sur le tronçon C. F. F., entre Vallorbe et Domodossola. En Italie, la ligne est électrifiée entre Gênes-Nervi et Alessandria, d'une part, et entre Nervi et Milan d'autre part. Les tronçons Domodossola-Arona-Alessandria (direction Gênes) et Arona-Milan sont encore exploités à la vapeur. Les travaux d'électrification sont en cours sur le tronçon Domodossola-Arona-Milan ; leur achèvement est prévu pour l'été 1947, ce qui permettra d'apporter certaines améliorations à l'horaire du côté italien. L'électrification du tronçon Arona-Alessandria sera probablement réalisée au cours d'une étape ultérieure, qui n'est toutefois pas encore décidée. L'électrification du parcours français Paris-Dijon est également prévue, mais la date de sa réalisation ne peut encore être précisée.

Sur le tronçon suisse, une amélioration, d'ailleurs prévue pour un proche avenir, doit être encore apportée ; l'installation de la double voie sur les tronçons du Valais qui sont encore à voie simple : entre Sion et Granges et entre Sierre et Viège, au total 39 kilomètres. Cette installation a été comprise dans le programme immédiat des C. F. F., mais il n'est pas possible non plus de préciser la date exacte à laquelle les travaux seront entrepris.

## II. LE TRAFIC DE LA LIGNE

(cf. figures 1 et 2)

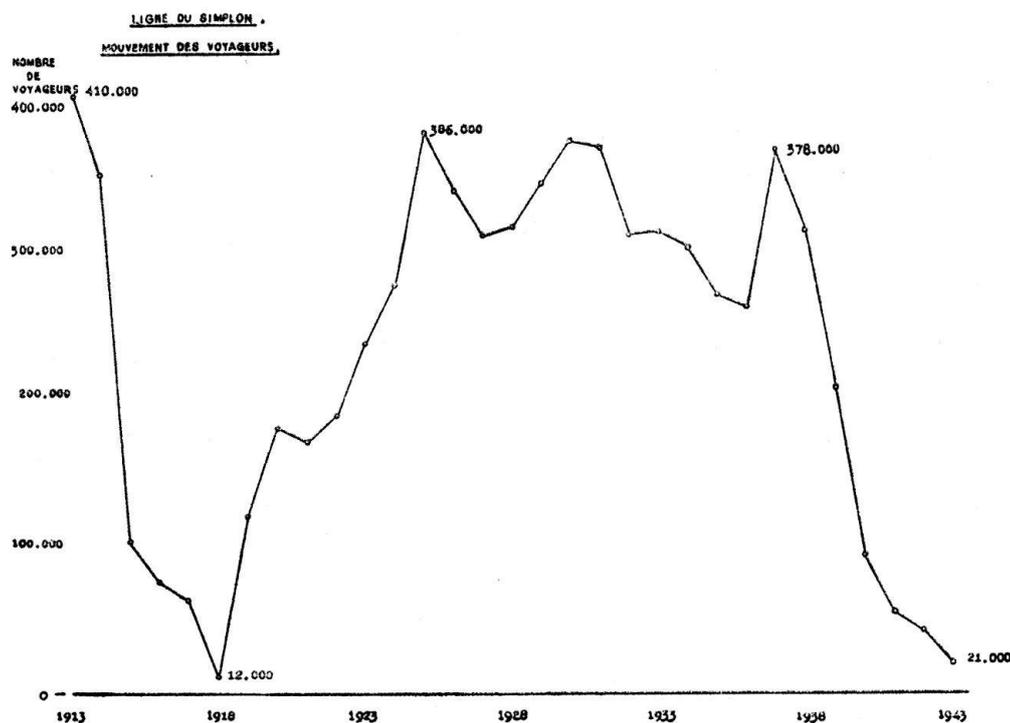
### I. *Mouvement des voyageurs*

L'année 1913 marque une augmentation sensible du mouvement des voyageurs par rapport aux années précédentes. La mise en exploitation de la ligne du Loetschberg ne manqua pas en effet d'exercer une heureuse influence sur le mouvement des voyageurs de la ligne du Simplon. Mais l'année 1914 vit déjà reculer le trafic ; cette diminution s'accrut à partir de 1915, année de l'entrée en guerre de l'Italie, jusqu'en 1918, où le trafic fut presque nul. Un seul trafic demeura de quelque importance jusqu'en 1916 : le trafic Italie-France. Mais il cessa lui aussi complètement durant les années 1917 et 1918.

Dès 1919, le trafic des voyageurs augmente sensiblement, grâce notamment à l'introduction du Simplon-Orient-Express.

Les meilleures années de la ligne du Simplon, sous le rapport du mouvement des voyageurs, furent celles de 1925 à 1931, et de 1937 et 1938, où le trafic dépassa 300.000 personnes par année <sup>1</sup>.

Dès 1924, le trafic direct fut influencé par la nouvelle ligne des Centovalli, admise à participer au service international dès le mois de mars 1924.



<sup>1</sup> La direction du Jura-Simplon avait compté en 1895 avec un mouvement de 150.000 voyageurs.

Le trafic Allemagne-Italie reprit à partir de 1925 et ne cessa de gagner en importance, surtout à l'époque du rapprochement politique entre les deux pays. En revanche, de 1930 à 1939, on constate une diminution du trafic sur la plupart des autres relations, ainsi qu'une diminution des billets d'excursion et des billets combinés, sauf une légère reprise en 1937 et en 1938. Le trafic Suisse-Italie est toujours notablement plus important que le trafic Italie-Suisse. En revanche, le trafic France-Italie est d'une manière générale fortement inférieur au trafic Italie-France (1931 : France-Italie, 23.415 voyageurs ; Italie-France, 41.528). Par contre, les voyageurs utilisant des abonnements généraux ne cessent d'augmenter au cours des dix dernières années d'avant-guerre.

En suivant l'évolution du trafic de la ligne du Simplon, on constate que le mouvement des voyageurs a été influencé par trois facteurs essentiels :

1. *La situation politique internationale* : Les deux guerres mondiales entraînent une diminution considérable et presque un arrêt complet du trafic-voyageurs. D'autre part, au rapprochement germano-Italien correspond un recul du trafic des voyageurs entre la France, l'Angleterre, la Belgique, d'une part, et l'Italie d'autre part.

2. *Le tourisme international*, dont les années 1925 à 1935 marquèrent la plus belle période. En 1930, par exemple, le nombre des voyageurs utilisant des coupons d'agence avait atteint près de 100.000. Le nombre des billets combinés fut également très élevé. Les voyages de sociétés et d'écoles, de même que les facilités de voyage accordées à certaines occasions contribuèrent également au développement du trafic par le Simplon.

3. *Les express internationaux*, et en particulier le *Simplon-Orient-Express*. La fréquentation très forte du S. O. E. durant les années 1920 à 1924 a influencé favorablement les résultats d'exploitation de la ligne durant cette période.

### *Le Simplon-Orient-Express*

Cet important express international connut sa plus belle période au cours des années qui suivirent immédiatement sa création. De 1920 à 1924, il connut une vogue extraordinaire, puis sa fréquence diminua jusqu'en 1931 pour reprendre ensuite légèrement jusqu'en 1939. De 1928 à 1940, la fréquence du S. O. E. fut relevée par le personnel des trains au départ de Brigue du train Paris-Milan et au départ de Domodossola du train Milan-Paris. De cette statistique, il ressort que ces deux trains ont transporté le nombre de voyageurs suivant sur le parcours Brigue-Iselle et vice versa :

	<i>Train PM</i>	<i>Train MP</i>	<i>Total</i>
1928.....	14.250	11.060	25.310
1929.....	17.514	14.463	31.977
1930.....	17.456	14.580	32.036

	<i>Train PM</i>	<i>Train MP</i>	<i>Total</i>
1931.....	16.537	13.919	30.456
1932.....	11.878	10.245	22.123
1933.....	12.174	10.975	23.149
1934.....	12.274	10.879	23.153
1935.....	11.679	11.171	22.850
1936.....	10.919	10.398	21.317
1937.....	14.598	14.486	29.084
1938.....	13.336	13.617	26.953
1939.....	13.026	12.506	25.532
1940.....	7.331	5.625	12.956

De 1932 à 1940, la fréquence moyenne par train a été la suivante :

	<i>Train PM</i>	<i>Train MP</i>
1932.....	32	28
1933.....	32	29
1934.....	33	27
1935.....	32	30
1936.....	29	29
1937.....	40	39
1938.....	37	37
1939.....	36	34
1940.....	19	16

#### *Trafic par les Centovalli*

Un autre trafic, celui des Centovalli, présente aussi pour la Suisse romande un réel intérêt. La ligne des Centovalli permet en effet de réduire de 145 km. le trajet Lausanne-Locarno. Le mouvement des voyageurs par les Centovalli a néanmoins suivi, avant la guerre, un développement rétrograde. A partir de 1933 surtout, on constate un notable fléchissement du trafic par les Centovalli, provenant surtout de ce que les sociétés utilisèrent de moins en moins cette ligne et que les écoliers n'y bénéficiaient plus de facilités exceptionnelles. Depuis 1924, le mouvement des voyageurs fut le suivant :

	<i>Trafic nord-sud</i>	<i>Trafic sud-nord</i>
1924.....	7.256	4.384
1925.....	12.083	5.435
1926.....	12.158	5.121
1927.....	12.220	6.148
1928.....	12.051	4.845
1929.....	9.523	4.055

	<i>Trafic nord-sud</i>	<i>Trafic sud-nord</i>
1930.....	16.343 <sup>1</sup>	5.436
1931.....	12.744	7.081
1932.....	9.893	4.892
1933.....	4.740	2.882
1934.....	4.345	3.403
1935.....	4.791	1.799
1936.....	3.388	2.107
1937.....	3.619	2.387
1938.....	4.760	1.846
1939.....	3.794	2.860
1940.....	1.658	1.002

On sait que le trafic direct par les Centovalli entre la ligne du Simplon et Locarno a été rétabli en été 1946. Un tarif provisoire pour le transport des voyageurs et des bagages, annulant et remplaçant celui du 1<sup>er</sup> décembre 1940, dont l'application avait été suspendue, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. En vue de faciliter le mouvement des voyageurs se rendant de Brigue à Locarno, via Domodossola-Camedo ou vice versa, le Département fédéral de justice et de police, d'entente avec le gouvernement italien, a décidé de réintroduire la simplification des formalités de passeport qui avait été adoptée avant la guerre. Cette facilité réside dans le fait que certaines gares suisses sont en mesure de délivrer gratuitement aux voyageurs porteurs d'un titre de transport valable pour le parcours complet Camedo-Brigue ou vice versa, des cartes de légitimation les autorisant à transiter le territoire italien sans autre formalité, toute interruption du voyage sur le territoire italien restant interdite. La carte de légitimation doit être pourvue de la photographie de l'intéressé.

En outre, les pièces désignées ci-après, munies de la photographie du titulaire, donnent également droit au passage par les Centovalli, à la condition que le voyageur soit en possession d'un titre de transport valable entre Iselle transit et Camedo :

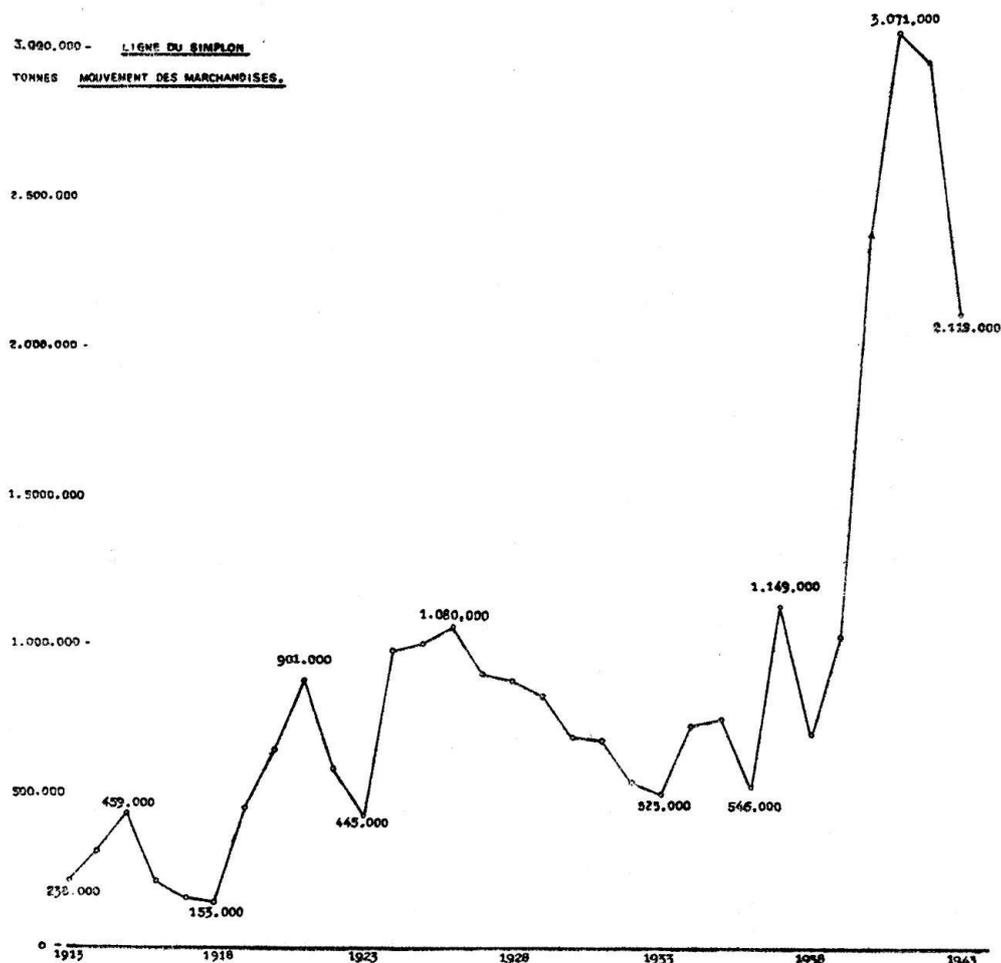
- a) Passeport suisse, valable ou périmé (dans ce dernier cas, la date d'émission ne doit pas remonter à plus de dix ans) ;
- b) passeport étranger valable ;
- c) carte frontalière ;
- d) permis de conduire pour véhicules à moteur ;
- e) carte d'identité délivrée par une autorité cantonale ;
- f) abonnement général ;
- g) abonnement pour demi-billet ;
- h) abonnement à réseau combiné ;
- i) carte de membre du Club alpin suisse ;
- k) carte postale d'identité.

<sup>1</sup> Facilités extraordinaires accordées à l'occasion de l'anniversaire de la mise en service des tunnels du Simplon et du Gothard.

## II. Mouvement des marchandises

Le mouvement des marchandises a suivi une courbe ascendante jusqu'en 1926, puis a diminué jusqu'en 1933 (50 % de moins qu'en 1926) pour reprendre un peu en 1934 et en 1935. L'année 1936 fut mauvaise, puis le trafic s'améliora jusqu'à la guerre, pour faire durant celle-ci un bond en avant (trafic de transit germano-italien).

Les principales marchandises de provenance suisse transportées en trafic *Suisse-Italie* furent au début le bois, puis les produits métallurgiques et la pierre. A partir de 1921, la métallurgie ne cesse d'être, en tonnage, la principale marchandise transportée en direction de l'Italie. Puis viennent les engrais ou nitrates de chaux pour engrais, la pâte de bois, le lait condensé (surtout de 1921 à 1932), les acides. A partir de 1932, les transports de fromage prennent de l'extension. En 1938 et en 1939, les marchandises transportées en trafic Suisse-Italie comprennent principalement, outre celles que nous venons de mentionner, le chlorure de calcium, le vieux fer, les fruits, les produits chimiques, les couleurs, les cigarettes, les huiles minérales.

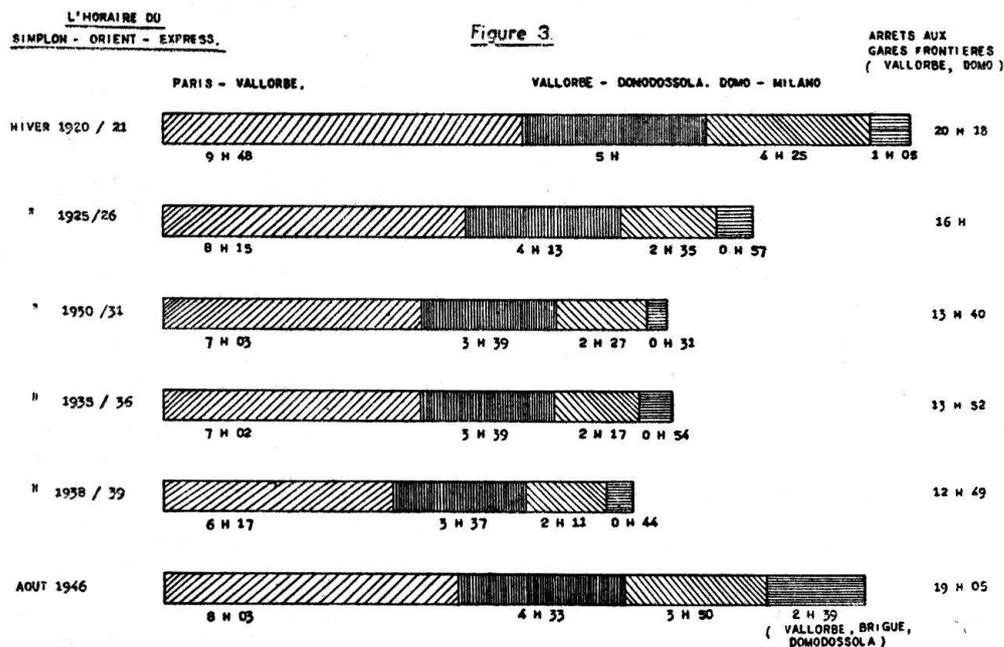


En trafic *Italie-Suisse*, les céréales et produits agricoles ont toujours été les principales marchandises transportées : tourteaux, fruits et légumes, vins, foin et paille, etc. Après 1930, les produits destinés à l'industrie (pyrite) et les produits métallurgiques (automobiles) commencent à prendre de l'importance. La pyrite, notamment, devient l'un des principaux produits importés. Parmi les autres marchandises transportées au cours des dernières années d'avant-guerre, citons le marbre, le phosphate pour engrais, le soufre, les huiles, le pétrole et la benzine.

### III. L'horaire de la ligne du Simplon

L'horaire de la ligne du Simplon bénéficia d'une importante amélioration lors de l'introduction en 1920 du Simplon-Orient-Express qui, d'abord tri-hebdomadaire, devint quotidien en été 1921. Dès 1922, on eut sur la ligne quatre catégories de trains internationaux entre la France, la Suisse et l'Italie : c'étaient d'abord les trains de luxe Paris-Simplon-Trieste-Bucarest-Istamboul et Athènes, puis deux express Paris-Trieste, qui constituaient en quelque sorte les doublures du S. O. E. entre ces deux points extrêmes, et les trains de jour Paris-Milan, enfin les trains Milan-Lausanne et retour et Paris-Lausanne et retour.

L'électrification de la ligne du Simplon sur tout le tronçon suisse permit de réduire quelque peu les temps de parcours entre Vallorbe et Domodossola. Il convient toutefois de remarquer que l'électrification n'a pas eu les effets que l'on croit communément, car les trains à vapeur avaient déjà réalisé des



vitesse de marche qui étaient à peine dépassées avant la guerre par les trains électriques. D'autre part, l'effort a porté surtout sur la réduction du nombre et de la durée des arrêts.

Dès cette époque, des vœux furent exprimés de divers côtés afin de tendre de plus en plus la marche des trains pour obtenir autant que possible le temps de parcours le plus court entre Paris et Milan par la voie du Simplon, qui est également la plus courte entre ces deux points.

La *figure 3* montre que, de 1920 à 1939, les temps de parcours du S. O. E. n'ont cessé d'être améliorés, de même que les temps d'arrêts aux gares frontières. Malheureusement, les formalités interminables qu'il faut actuellement accomplir aux gares frontières ont empiré de nouveau la situation.

Les progrès réalisés de 1920 à 1939 n'allèrent pas sans peine, si l'on tient compte des difficultés nombreuses que rencontra l'établissement de l'horaire pour cette ligne. Signalons en particulier :

a) la difficulté d'établir des correspondances avec les trains arrivant à Milan par d'autres voies ;

b) les retards des trains sur la ligne du Lötschberg, dûs généralement aux retards de la correspondance des trains venant de Delle, et remis en retard aux C. F. F. par les Chemins de fer français ;

c) les exigences des autorités administratives en vue des opérations de police et du contrôle douanier aux gares frontières.

Dans sa thèse sur la vitesse des trains des chemins de fer suisses (*Die Entwicklung der Reisegeschwindigkeit bei den schweizerischen Eisenbahnen*, Zurich, 1941), Max Kundert établit pour les dernières années d'avant-guerre d'intéressantes comparaisons entre les trois voies reliant par la Suisse Paris à Milan.

Ces comparaisons sont favorables à la ligne du Simplon par Vallorbe-Lausanne :

	<i>Paris-Milan</i>	<i>Distance km.</i>	<i>Temps de parcours moyen</i>
1.	par Vallorbe-Lausanne-Simplon...	836	13 h. 55
2.	par Bâle-Gothard .....	898	15 h. 07
3.	par Delle-Berne-Lötschberg .....	870	15 h. 42

En revanche, pour le parcours Londres-Milan, la comparaison est plus favorable à la ligne du Lötschberg :

	<i>Londres-Milan</i>	<i>Distance depuis Calais km.</i>	<i>Temps de parcours moyen</i>
1.	par le Gothard .....	1148	21 h. 37 et 24 h. 47
2.	par Lausanne-Simplon	1075	22 h. 15 et 22 h. 55
3.	par le Lötschberg .	1067	22 h. 02 et 25 h. 40

Ce résultat est d'autant plus étonnant que le parcours suisse Delle-Berne-Brigue est notablement moins favorable que le parcours Vallorbe-Lausanne-Brigue.

Une autre comparaison intéressante est celle qui est établie par Kundert entre les prestations du S. O. E. et celles de l'express du Gothard sur le parcours suisse :

	<i>S. O. E</i>	<i>Express du Gothard</i> <i>train n° 71</i>
Durée du voyage .....	3 h. 37	4 h. 51
Vitesse commerciale .....	64,5 km/h.	66 km/h.
Temps de parcours .....	3 h. 15	4 h. 33
Vitesse de marche .....	71,7 km/h.	70,5 km/h.
Nombre des arrêts .....	5	5
Durée des arrêts.....	22 minutes	18 minutes
	(sans changement de locomotives)	(y compris les change- ments de locomotives)
Distance .....	233 km.	320 km.

Cette comparaison montre que, au point de vue technique, les deux relations sont sensiblement équivalentes, ce qui est tout en faveur du Gothard, si l'on tient compte de ses longs parcours de montagne. La vitesse commerciale de l'express du Gothard est légèrement supérieure ; ce qui provient du fait que la durée des arrêts du S. O. E. dépasse de 4 minutes celle des arrêts de l'express du Gothard, alors que la distance à parcourir par le S. O. E. est plus courte.

Ces différentes constatations montrent que le parcours suisse du S. O. E. est encore susceptible d'améliorations, qui pourront être obtenues principalement par les moyens suivants, énumérés par ordre d'importance :

a) réduction des arrêts aux gares frontières, grâce à la suppression des formalités de douane, celles-ci étant accomplies durant le parcours. Le maintien de l'état actuel aboutit à une dépréciation des trains internationaux au profit de leur grand concurrent, l'avion.

b) amélioration des correspondances de la ligne du Lœtschberg, de manière à supprimer les retards au départ de Brigue.

c) établissement de la double voie sur la totalité du tronçon valaisan.

Rappelons que le S. O. E., qui avait cessé de circuler à partir du 4 mai 1942, a été rétabli depuis le 9 janvier 1946. Il a d'abord circulé trois jours par semaine, puis quotidiennement dès le 21 mars 1946, entre Paris et Venise, avec une branche Milan-Rome. Plusieurs questions intéressant le S. O. E. ont été portées par la S. N. C. F., administration gérante du train, à la conférence des horaires siégeant à Montreux du 10 au 19 octobre 1946, notamment le prolongement du train vers Athènes et Istambul, l'établissement d'une correspondance avec le Taurus-Express et la création d'une branche du Taurus-Express

entre Alep et le Caire, les correspondances avec Téhéran et Bassorah. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1947, le train S. O. E., avec une voiture, est prolongé jusqu'à Sofia. La question du développement des relations du S. O. E. en Orient figurera de nouveau à l'ordre du jour de la prochaine Conférence européenne des horaires et des services directs, qui aura lieu à Istamboul en octobre 1947. Le S. O. E., qui avait avant la guerre le caractère d'un véritable train de luxe continental, ne conduisant que des wagons-lits de première et deuxième classes, est actuellement composé de wagons-lits et de voitures de première et deuxième classes. Mais il est à prévoir que dès que l'horaire de la ligne deviendra plus dense, on lui rendra le caractère d'antan.

## DOCUMENTATION

### I. *Législation interne en Suisse*

Loi fédérale du 22 août accordant des subventions aux Chemins de fer des Alpes.

Arrêté fédéral du 30 juin 1898 accordant une subvention pour le tunnel du Simplon.

### II. *Traités et conventions italo-suisse*s

Traité du 25 novembre 1895 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola.

Convention du 22 février 1896 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, dès la frontière italo-suisse à Iselle.

Cahier des charges (annexe à la concession du 22 février 1896) pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à travers le Simplon.

Convention du 2 décembre 1899 concernant la jonction du réseau suisse avec le réseau italien à travers le Simplon et l'exploitation de la section Iselle-Domodossola.

Convention du 16 mai 1903 pour le transfert à la Confédération de la concession du gouvernement italien à la Compagnie Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon.

Convention du 19 février 1906 entre l'administration des Chemins de fer italiens de l'Etat et l'administration des Chemins de fer fédéraux pour l'exploitation de la ligne dès la gare internationale de Domodossola jusqu'à l'aiguille d'entrée, côté nord, de la gare d'Iselle.

Convention du 19 février 1906 entre l'administration des Chemins de fer italiens de l'Etat et l'administration des Chemins de fer fédéraux suisses pour l'exploitation de la gare internationale de Domodossola et pour l'échange du matériel roulant.

## Conventions internationales concernant :

- le service postal, du 24 mars 1906 ;
- le service des douanes, du 24 mars 1906 ;
- les services télégraphique et téléphonique, du 18 janvier 1906 ;
- le service de police, du 18 janvier 1906 ;
- le service de police sanitaire, du 24 mars 1906.

III. *Bibliographie*

Recueil des *pièces officielles* relatives au percement du Simplon. Publié par le Jura-Simplon, 1 vol., 1902.

*Oetiker* : « Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes », tome I, pp. 196 et 603 ; tome IV, pp. 182-267.

*Joseph Stockmar* : « Histoire du chemin de fer du Simplon », Lausanne-Genève, 1920.

(Ces deux ouvrages contiennent la bibliographie de tous les ouvrages antérieurs.)

*Ernst Mathys* : « Hundert Jahre Schweizerbahnen. Les Chemins de fer suisses au cours d'un siècle », 2<sup>me</sup> éd., Berne 1943.

*Ernst Mathys* : « Beiträge zur Schweizerischen Eisenbahngeschichte », Berne, 1944.