

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2006)
Heft: 207-208

Artikel: Un centenaire en pleine forme : le tunnel du Simplon
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849684>

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: 12.05.2025

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

Un centenaire en pleine forme : le tunnel du Simplon

Petite et grande histoire d'un tunnel qui pendant longtemps a été le plus long du monde. En voiture pour le Simplon et sa région !



En 1825, les locomotives à vapeur fabriquées par George Stephenson commencèrent à circuler en Angleterre sur des lignes régulières. Dès 1830, les pays voisins de la Suisse se mirent à construire des chemins de fer en reprenant tout naturellement le savoir-faire technique et opérationnel de Stephenson, la conduite à gauche et l'écartement de 4 pieds 8,5 pouces (1,435 m), qui devint l'écartement normal des voies dans la plupart des pays européens.

Les Suisses prudents face à cette révolution tardèrent à donner des autorisations de construire, que ce soit pour des querelles cantonales ou la guerre du Sonderbund (1845-1847) dont la fin signifie le début de l'époque moderne avec la nouvelle constitution de 1848. Et pourtant la pose des premiers rails en Suisse remonte à une époque bien plus ancienne puisqu'au bas Moyen Âge, on utilisait déjà des rails en bois

dans les mines européennes. C'est ainsi qu'il y a une dizaine d'années seulement, on en a retrouvé au col de Fuon, datant de 1441 (voir *Suisse Magazine* n° 203/204).

Les Chemins de fer d'Alsace construisirent la ligne Strasbourg-Bâle en 1844, ce qui valut au tronçon de Saint-Louis à Bâle d'être la première ligne internationale arrivant en Suisse.

Il fallut attendre 1847 pour assister à la naissance de la première relation ferroviaire entièrement sur sol helvétique entre Zurich et Baden qui reçut l'inoubliable surnom de « Spanisch Brötli Bahn », car grâce au premier train du matin, un fameux boulanger de la cité argovienne put livrer à Zurich des petits pains tout frais et encore chauds.

Dès 1850, le chemin de fer se développa en Suisse de façon anachronique. La Confédération abandonna aux cantons, par la loi fédérale de 1852 la responsabilité des tracés ainsi que la compétence d'octroyer des concessions. En conséquence de nombreuses compagnies virent le jour. Étonnamment, malgré l'absence d'une planification d'ensemble et en dépit des rivalités entre compagnies, les lignes ouvertes avant 1860 correspondaient approximativement au projet de réseau national présenté en 1850

par Robert Stephenson et Henry Swinburne, experts britanniques consultés par le Conseil fédéral.

En Suisse romande la Compagnie de l'Ouest-Suisse dans le canton de Vaud et la Ligne d'Italie (Compagnie du Simplon) en Valais comptaient parmi les principaux constructeurs. En 1861 déjà, une grande majorité des entreprises ferroviaires suisses avaient des difficultés financières. Plusieurs d'entre elles obtinrent des capitaux étrangers, surtout français, injectés dans la perspective de la liaison transalpine que désiraient les pays voisins. Parmi d'autres, la compagnie du Jura-Simplon résultait déjà de fusions pour motifs économiques. En 1878, la ligne du Simplon est exploitée de Vallorbe à Brigue, via Lausanne et Saint-Maurice.

Le percement du tunnel

Le 25 novembre 1895 la Suisse et l'Italie ont conclu un traité pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon de Brigue à Domodossola. La liaison de Brigue à Paris existe depuis un bon bout de temps déjà mais il y manque l'essentiel auquel les Français tiennent tant, aller jusqu'à Milan.

Les travaux commencèrent en août 1898. La galerie principale et la galerie secondaire furent attaquées simulta- ➤

Caractéristiques principales du tunnel

Longueur du premier tunnel 1898/1906 = 19 803 mètres
Longueur du deuxième tunnel 1912/1924/2006 = 19 823 mètres
Altitude du portail nord à Brigue : 685,80 mètres
Altitude du point culminant dans le tunnel : 704,98
Altitude du portail sud à Iselle : 633,4
Pente côté nord : 2 ‰
Pente côté sud : 7 ‰
Galeries d'accès entre les 2 tunnels tous les 200 m



Le tunnel du Simplon

Les principaux tunnels ferroviaires du monde en 2006

53,85 km : Tunnel de Seikan3, Japon - ouverture 1988
 50,50 km : Eurotunnel (tunnel sous la Manche), France/Angleterre – ouverture 1994
 22,23 km : Tunnel de Dai Shimizu, Japon – ouverture 1980
 19,80 km : Tunnel du Simplon, Suisse/Italie – ouverture 1906
 18,70 km : Tunnel Shin Kanmon (sous-marin), Japon – ouverture 1975
 18,50 km : Tunnel des Apennins, Italie – ouverture 1934
 15,00 km : Tunnel du Saint-Gothard – ouverture 1882
 14,60 km : Tunnel du Lötschberg – ouverture 1913
 13,60 km : Tunnel du Mont-Cenis, France/Italie – ouverture 1871
 En 2013, la Suisse reprendra le record du monde de longueur détenu pendant 82 ans avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard d'une longueur de 57 km.

▷ nément à 17 mètres l'une de l'autre, en partant de Brigue et d'Iselle di Transquera. D'une longueur de près de 20 kilomètres, le tunnel du Simplon se trouve à un certain point sous une profondeur de 2 135 mètres de roches. Ce fut un travail de titans, les tunneliers qu'on connaît aujourd'hui n'existaient pas et le tunnel fut quasiment creusé à la main par des milliers d'ouvriers, avec des pics, des barres à mine et des foreuses hydrauliques. On a compté près de 4 000 ouvriers du côté suisse et, à certains moments, 10 000 du côté italien. Certes, on avait fait des progrès dans les explosifs, la dynamite conçue par Alfred Nobel avait remplacé la poudre noire et les perforatrices à air comprimé avaient été inventées. Une chaleur étouffante, dépassant parfois les 45 degrés, des éboulements imprévisibles, des inondations d'eau glacée ou brûlante, des risques d'asphyxie créèrent des conditions de travail épouvantables malgré de nombreuses mesures prises pour rafraîchir l'atmosphère. Malgré toutes ces difficultés, les deux équipes se rencontrèrent le 24 février 1905. Les calculs avaient été si bien faits que l'erreur ne fut que de 20 centimètre latéralement et de 9 centimètres verticalement. Qui dit mieux ? Le premier train circula le 25 janvier 1906 et l'inauguration officielle avec le président de la Confédération helvétique, Ludwig Forrer, et le roi d'Italie, Victor Emmanuel III eut lieu le 19 mai. Le tunnel fut électrifié la même année. Entre 1912 et 1921, on perça la seconde galerie. 67 personnes y laissèrent leur vie, 30 du côté suisse et 37 du côté italien sans compter les nombreux malades suite à une épidémie de typhus lors de laquelle le docteur Pometta injecta

plus de 3 800 doses de vaccins, ce qui n'évita pas de nombreux cas mortels. Il y eut des grèves que l'on peut comprendre. Les ouvriers étaient fort peu payés : 3,50 francs par journée de huit heures. Il faut cependant savoir qu'à cette époque le kilo de veau ne coûtait que 1,40 franc.

À Brigue et à Naters, il fallut loger les immigrés italiens et leur famille, ce qui représentait le double de la population locale. C'est ainsi que le « Negerdorf » vit le jour. Cette épopée ferroviaire vit en Haut-Valais la montée spectaculaire du mouvement socialiste et de celui des anarchistes. Budgété à quelque soixante millions de francs de l'époque, le tunnel revint à environ 76 millions de francs suisses, soit approximativement 15 % de plus que le montant prévu. Saurait-on faire aussi bien aujourd'hui ? On l'espère avec les projets fantastiques des tunnels de base du Lötschberg et du Gothard.



L'Orient-Express

Boum !

Le percement du tunnel fut évidemment la source d'un développement de nombreuses activités dans la région. En particulier, comme il fallait avoir beaucoup d'explosifs, on créa en 1894 à Brigue la Société suisse des explosifs (SSE). Cent ans plus tard, grâce à la maîtrise de ses ingénieurs et à l'accumulation des connaissances acquises, cette entreprise est non seulement un producteur d'explosifs civils de renom international mais également un partenaire reconnu et fiable de l'industrie chimique. Honneur suprême, elle figure sur la liste des fournisseurs agréés de l'agence spatiale européenne pour les fusées Ariane.

Mythique

La Compagnie internationale des Wagons-lits naquit en 1876 et en 1883 on inaugura la première ligne du Train Express d'Orient qui passait par la Bavière et l'Empire austro-hongrois, s'arrêtait à la frontière roumanobulgare en attendant 1899 pour que les convois puissent rejoindre Constantinople.

L'ouverture du tunnel du Simplon offrit une nouvelle alternative d'un parcours plus court d'une soixantaine de kilomètres que par l'Allemagne. La gare de Lausanne devint un important carrefour ferroviaire. Désormais, la capitale vaudoise ne se situait plus seulement à la croisée d'un axe continental reliant le Portugal à la Scandinavie et d'une voie terminant en cul de sac au fond du Valais, elle était désenclavée et devenait la porte de l'Orient et des rêves les plus fantastiques.

Après la première guerre mondiale, en 1919, lors de la Conférence de la Paix, il fut décidé que le nouveau Simplon Orient Express suivrait l'itinéraire suivant : Paris - Vallorbe - Lausanne - Simplon - Milan - Venise - Trieste - Zagreb - Belgrade - Constantinople ou Bucarest - Odessa. Que de voyageurs réels ou fictifs ont dû admirer les rives du Léman et l'inimitable château de Chillon !

Aujourd'hui, l'Orient Express, un des plus beaux trains du monde, circule

toujours mais il a choisi un autre itinéraire par l'Arlberg en passant tout de même par la Suisse à Zurich et Coire. Si jamais vous aviez envie de vous mettre dans l'ambiance des fameux romans inspirés par ce train extraordinaire, ce sera un peu cher, mais quel souvenir !

Brigue, c'est bien plus qu'une gare

Brigue, gare frontière et douanière, noeud ferroviaire au cœur de l'Europe, avec les lignes du Simplon, Lötschberg et celle des petits trains rouges du « Glacier Express » est aussi un lieu de chargement pour voitures et camions. Avec l'ouverture en 2007 du tunnel de base du Lötschberg, on peut souhaiter que ce trafic aug-



Le palais Stockalper

mente massivement et que l'on puisse voir passer des trains entiers chargés de semi-remorques allant du nord au sud qui, moteurs arrêtés, ne pollueront plus nos routes alpestres.

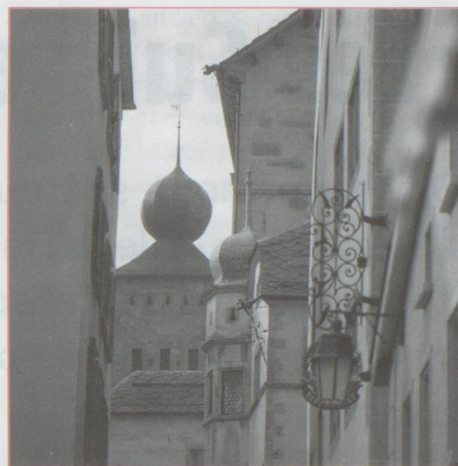
Brigue, c'est bien plus qu'une gare où l'on ne fait trop souvent que passer, c'est aussi un carrefour touristique indéniable. La cité vaut vraiment la peine qu'on prenne le temps de s'y arrêter, d'aller admirer ses maisons patriciennes, les ruelles pleines de charme de ses vieux quartiers, le superbe palais Stockalper, le plus important de style baroque en Suisse, visible de loin grâce aux trois tours coiffées de bulbes dorés, baptisées Gaspar, Melchior et Balthasar. Noms étonnants mais, on ne sait jamais, car à l'époque où elles furent érigées, il valait mieux avoir de bons protec-

teurs. La vaste cour encadrée par 3 ou 4 étages d'arcades à balustrades et colonnettes de tuf mérite à elle seule la balade.

Brigue, centre d'excursion, voyons plutôt : à quelques kilomètres, Brigerbad, charmante station thermale, la seule en Europe à proposer des bains dans une grotte ; un peu au-dessus Brigerberg, endroit unique en Suisse où l'orchidée sauvage prospère, où la violette valaisanne fleurit en abondance ; le Lötschental aux coutumes ancestrales et masques terrifiants ; Loèche-les-Bains pour se refaire une santé, la vallée de Conche avec ses beaux villages, ses chalets et mazots de bois brun presque noir, paradis de la randonnée et du ski de fond ; la région protégée d'Aletsch inscrite au patrimoine mondial de l'humanité depuis 2001 ; les stations de Zermatt avec son inimitable caillou et de Saas-Fee, l'ensoleillée au cœur des plus hautes montagnes suisses où les plus jeunes en quête d'aventures peuvent venir se mesurer à 63 défis tels que tyroliennes, ponts suspendus, lianes, passerelles ou échelles. Pour ceux qui aiment la marche, la montée au col par l'ancien chemin muletier est passionnante. L'hospice du Simplon est reconnu pour son formidable accueil. L'écomusée qui retrace l'histoire du col, voie tout d'abord militaire, commerciale ensuite de grande valeur entre la France et l'Italie, est fort instructif. Et pour redescendre, les cars postaux assurent d'excellents services.

La route du Simplon

Depuis l'antiquité le passage de l'Occident à l'Orient fut une préoccupation majeure des princes, rois ou empereurs. L'altitude relativement basse du col du Simplon à 2 010 mètres a favorisé son essor. La voie ouverte par les Romains était pratiquement tombée en désuétude au cours des premiers siècles du Moyen Âge. Vers 1630, le trafic par le Simplon reprit. Il constituait alors l'axe principal entre le nord et le sud de l'Europe. Le Baron Kaspar Jodock von Stockalper (1609 – 1691), riche commerçant, a largement contribué à



Brigue

développer un regain d'intérêt pour cet itinéraire en restructurant le chemin muletier qui ainsi redevenait l'axe principal entre le nord et le sud de l'Europe. Cela permit de développer un service postal efficace confié tout d'abord à des musiciens ambulants, des moines ou messagers de l'évêché avant l'introduction du cheval. Le transport du courrier devint plus efficient. Une lettre ou un colis ne mirent plus que 8 jours, 10 en hiver, de Genève à Milan. Des offices postaux furent installés le long du nouveau tracé du Simplon, ce qui permettait également d'assurer le repos des bêtes.

Cent cinquante ans plus tard, Napoléon Bonaparte voulant résoudre ses problèmes militaires, ordonna la construction de la première grande route de l'arc alpin reliant la France à l'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon. Large de 7 à 8 mètres, elle devait être praticable aux canons. Les travaux commencés en 1801 sont achevés en 1806. Deux ans plus tard un service régulier de diligences y fonctionnait. Entièrement refaite au cours du XX^e siècle, la route du Simplon, la N 9, aujourd'hui un véritable billard, est ouverte toute l'année.

MICHEL GOMAZ

Pour en savoir davantage :

Valais Tourisme, Rue Pré Fleuri 6,
CH-1951 Sion (+41 (0)27 327 35 70 -
Site Internet : www.matterhornstate.ch
Internet : www.orient-express.com
© (33) 01 55 62 18 00.