

Chemin de fer du Simplon

Nous avons promis, la semaine dernière, de compléter notre étude sur le vaste sujet des chemins de fer de la ligne d'Italie par le simplon, sujet qui attire l'attention sérieuse, non seulement des capitalistes qui souscrivent en ce moment avec un empressement de bon augure aux obligations de la Compagnie, mais encore de ceux qui, préoccupés seulement de l'intérêt général, voient dans cette entreprise la création de nouveaux et utiles débouchés, soit pour les rapports personnels, soit surtout pour les transactions du haut commerce.

Autant que possible, nous allons accomplir notre promesse, sans toutefois revenir sur les avantages énormes et indiscutables que présente l'opération, et que nous avons énumérés dans notre dernier numéro, et pour les affirmer davantage il suffit de jeter les yeux sur la carte des chemins de fer de l'Europe, pour reconnaître et comprendre la situation privilégiée de la « voie ferrée du Simplon ». Du côté de l'Italie, les chemins de fer qui couvrent toute la Péninsule, entre l'Adriatique et la Méditerranée, sillonnent le royaume de Naples, les Etats romains, la Toscane, les anciens duchés de Parme, Plaisance et Modène, le Piémont, la Lombardie, la Vénétie.

Mais l'on voit, sur la carte, tous ces chemins interrompus, sur une longueur d'environ 600 kilomètres, par une large solution de continuité : c'est la chaîne des Alpes.

De l'autre côté de cette barrière naturelle se trouvent les contrées les plus industrielles de l'Europe, représentant une population de plus de 140 millions d'habitants de la Suisse, de la France, de la Grande Bretagne, de la Hollande, de la Belgique et de l'Allemagne. Dans ces riches contrées se croisent, en tous sens, des voies ferrées dont les réseaux viennent s'arrêter aussi sur la chaîne des Alpes.

Depuis l'extrémité des Alpes maritimes jusqu'au Brenner, sur 600 kilomètres de la barrière des Alpes, trois passages paraissent également indispensables : le Mont-Cenis, pour réunir l'Italie à la France méridionale ; au centre, le Simplon, et à l'est, vers la Prusse, le Saint-Gothard ou le Lukmanier. La direction si différente de ces trois passages, la distance considérable qui les sépare éloignent toute préoccupation de concurrence. Chacun de ces passages, en effet, qui multiplie les échanges entre de si vastes contrées jusque-là séparées, ne peut que gagner à leur triple exécution.

Mais le chemin de fer du Simplon, placé au centre, est, sans contestation possible, celui des trois qui doit le plus profiter de la réunion de toutes les grandes voies ferrées de l'Europe, par les ouvertures de la muraille des Alpes.

Il suffit pour s'en convaincre de jeter un coup d'oeil sur la magnifique carte géographique que nous publions aujourd'hui et où le tracé de la ligne, dont la moitié est actuellement exécutée, partant du Bouveret sur le lac de Genève, s'en va, traversant tout le Valais, rejoindre Arona sur le lac Majeur ; et il n'est pas difficile de comprendre alors que le Simplon est, pour la Malle des Indes, la continuation et le complément nécessaire du percement de l'Isthme de Suez, puisqu'elle est vers Paris et l'Angleterre la voie la plus courte, la moins coûteuse et la plus facile à créer.

Beaucoup de personnes se demandent ce que c'est que le Simplon.

Le Simplon, ou Saint-Plomb, est un des passages les plus célèbres des Alpes, autant par la magnifique route qui le traverse, et qui fut construite au commencement de ce siècle, que par les mouvements stratégiques dont il a été le théâtre, à toutes les époques, notamment lors de l'immortel trajet qu'y effectua, en 1800, l'armée française, lorsqu'elle gagnait les plaines de l'Italie pour livrer la bataille de Marengo.

Le premier Consul, à l'apogée de sa gloire, au lendemain de Marengo, décréta la route du Simplon. L'Empereur Napoléon, dans la plénitude de son pouvoir, exécuta ce chemin, qui est à la fois le plus court, le plus sûr et le plus facile pour joindre l'Italie à la France, à l'Angleterre, aux Pays-Bas, à la Hollande et à la Belgique comme à l'Allemagne du Nord-Est.

Tout vieillit en ce monde et se transforme : le Simplon n'a pas cessé d'être le point de passage des Alpes le plus favorable aux intérêts français, suisses et italiens. Mais une route par ces temps de chemins de fer et de locomotion rapide, cela ne suffisait plus aux nouvelles exigences. Un chemin de fer devait venir ! Il est venu, comme tout en ce monde, à son heure !

Comment nier le progrès alors qu'on voit ce qui se passe de notre temps, et ce progrès, c'est toujours et partout la science qui en a l'initiative, qui se met à l'avant-garde.

Annibal, en traversant les Alpes, était fort embarrassé des éléphants qui suivaient son armée, quadrupèdes géants par leur poids. Le chemin de fer passe avec la vitesse de l'éclair, emportant bien d'autres fardeaux.

Depuis de longues années et une persévérance qu'aucun obstacle n'a pu vaincre, M. de Lesseps a poursuivi l'exécution du percement de l'isthme de Suez.

Avec une non moins rare énergie, M. Adrien de Lavalette, malgré des obstacles sans nombre, a, lui aussi, voulu doter le monde d'une œuvre gigantesque et ces deux vaillantes natures, l'une de l'autre côté de la Méditerranée, l'autre sur le continent européen, ont soudé les deux bouts de la chaîne qui maintenant relie entre elles les deux extrémités du monde.

Pour de tels hommes, l'admiration ne se commande pas, elle s'impose.

Edmond Viellot.