

**LES TRANSVERSALES ALPINES :**  
**RELATION AVEC LE TERRITOIRE, LA POPULATION ET LA TECHNIQUE**

Campana Stefano et Laribi Karim : étudiants en Génie Civil

Projet SHS de 1<sup>er</sup> année master et encadré par :

Cédric Humair (responsable) et Christophe Simeon (assistant)

**HISTOIRE SOCIALE ET CULTURELLE DES TECHNOLOGIES**

Rapport accepté le 09.06.2007

Lausanne, année académique 2006 – 2007



## **1 Table des matières**

---

1	Table des matières .....	1
2	Problématique.....	2
3	Introduction .....	4
3.1	Le franchissement des Alpes.....	4
3.2	Les chemins de fer en Suisse et le retard par rapport à l'étranger .....	4
3.3	Le cas de la ligne du St-Gothard .....	6
3.4	Le cas de la ligne du Simplon .....	7
4	La perspective d'une ligne ferroviaire, entre espoir et appréhension.....	9
4.1	Vision à grande échelle .....	9
4.2	Vision de la population locale.....	11
5	Les réactions durant les chantiers.....	13
5.1	Contexte général.....	13
5.2	Premières réactions relatives aux chantiers.....	16
5.3	Conflits publics et expressions xénophobes.....	17
5.4	La nouveauté de la grève, les réactions des autorités et de la population .....	19
5.5	Travailler le jour du Seigneur.....	22
5.6	Problèmes linguistiques et commerciaux .....	22
6	Le Territoire pendant le chantier .....	25
6.1	L'eau : une ressource difficile à partager .....	25
6.2	L'état des routes : mécontentement.....	27
7	Les changements imprimés sur le tissu socio-culturel local .....	29
7.1	Mariages, influences culturelles et ceux qui sont restés.....	30
7.2	Position des gares: Technologie au service du territoire ou territoire au service de la technologie?.....	31
8	Conclusion.....	34

## 2 **Problématique**

---

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, en Europe, les chemins de fer sont en plein essor. Le réseau se développe très rapidement et l'on construit les grandes artères de communication entre le nord et le sud du continent. Les Alpes constituent une entrave à la construction de ce réseau. Cet obstacle naturel, au milieu de l'Europe et plus particulièrement en Suisse, est au centre des esprits. On aimerait le traverser rapidement et diminuer la distance entre les grandes puissances économiques. Les ingénieurs, avec les outils technologiques de l'époque, doivent trouver des solutions. Deux possibilités s'offrent à eux : passer par dessus ou à travers la montagne. Finalement, la solution des tunnels de base est privilégiée.

La Suisse était au centre du problème, car malgré sa petite taille, elle a accueilli des infrastructures essentielles, pour ne pas dire stratégiques, de la communication européenne. Les intérêts internationaux ont convergé vers les intérêts de la confédération. On s'est donc lancé dans le percement des tunnels de base en Suisse, dont le premier sera celui du massif du St-Gothard (1872-1882), suivi de près par celui du Simplon (1898-1906). Ces deux projets ont eu un impact sur le territoire et la population de tout le continent, et en particulier de la Suisse. Pour faciliter le déplacement de la population européenne, ce pays a réalisé les chantiers du siècle.

Ces futures nouvelles voies de communication transeuropéenne allaient traverser des vallées alpines, qui jusqu'alors n'étaient pas concernées par le développement industriel du continent. Nous avons choisis de considérer essentiellement les cantons du Tessin et du Valais dont les vallées les plus concernées sont respectivement la Leventina et la vallée du Rhône<sup>1</sup>. Ces deux régions étaient essentiellement organisées en une société traditionnelle alpine plutôt renfermée sur elle-même. La population vivait de l'agriculture et de l'élevage ainsi que globalement, dans une moindre mesure, du passage par les routes des cols. Il faut noter que, pour certaines vallées, l'économie de passage représentait une activité importante ; c'est le cas de la Leventina par exemple. Cette société montagnarde était en crise et les revenus économiques des deux cantons n'étaient pas bons.

L'optique de l'arrivée des chemins de fer a provoqué beaucoup d'attente car elle miroitait l'arrivée de perspective de développement économique. On pensait que cela permettrait un certain désenclavement en facilitant des échanges économiques et sociaux. Parallèlement cela provoquait un certain nombre de craintes. L'énormité du chantier et la nouveauté que cela allait apporter faisait peur.

Quand les travaux ont commencé, toute une série de nouvelles choses sont arrivées brutalement dans la vie de gens. L'arrivée de la technologie a modifié plusieurs éléments. Toute une série d'événements ont marqué la population locale mais aussi le peuple Suisse à plus grande échelle. Nous nous proposons d'étudier dans une première partie la manière dont ont été perçus les différents événements significatifs de changement. Nous aimerions analyser les réactions populaires et les influences sociales que cela a induit. Les espoirs du début et les désillusions apportés par les travaux, sont deux sentiments très présents dans l'esprit général.

Les nuisances liées aux chantiers (machines, bruits, arrivée massive d'ouvriers, pollution, trafic, routes) n'étaient pas bien acceptées. On a vu des sources se tarir à cause de l'utilisation

---

<sup>1</sup> Voir annexes : documents cartographiques

intensive de l'eau pour le chantier. Les populations des vallées concernées ont vu arriver avec ces travaux, une technologie envahissante ainsi qu'un grand nombre d'ouvriers, pour la plupart étrangers. L'arrivée de la technologie a aussi apporté des composantes nouvelles telles que la grève par exemple. En quelques années, la population de certaines régions a explosé, apportant ainsi une série de facteurs bon et mauvais. Par exemple, une certaine xénophobie a vu le jour avec l'arrivée des ouvriers étrangers qui, en même temps, ont apporté des influences culturelles nouvelles. Cela a surtout provoqué des tensions et même des conflits ouverts. Par exemple, une bagarre entre indigènes et ouvriers a fait un mort à Airolo, en 1873.

Un autre sujet que nous aimerions analyser est la relation socio-territoriale du chantier avec les régions concernées. Par ce terme, nous désignons les modifications que les travaux et les nouvelles lignes ont apportées au niveau de l'organisation des villes et des villages. Cela sous-entend aussi un volet social car le territoire est fruit de la société. Les nécessités liées à la technologie et au progrès n'étaient pas toujours en accord avec la topologie des montagnes et la mentalité de sa population. Est-ce la technologie est venue au service du territoire ou alors, le territoire a-t-il subi l'arrivée du progrès pour des intérêts lointain? Par exemple, les installations de chantier étaient très gourmandes en espace et elles ont fait parti du paysage de certaines vallées pendant une dizaine d'années. Aussi, les gares n'étaient parfois pas réalisées au centre des villages pour des considérations technico-économique. D'un autre côté les lignes ferroviaires ont permis un développement des régions après les travaux.

Nous allons tenter d'examiner une série de fait qui nous interpellent. Cela va nous permettre ensuite de mettre en évidence les réactions de la population que nous allons analyser. En quelque sorte, nous aimerions dresser un tableau des réactions populaires et des changements sociaux qu'ont impliqué les tunnels en nous basant sur des documents historiques d'époque ainsi que des ouvrages historiques généraux. Pour se faire, nous allons baser notre analyse sur le tunnel du Gothard en faisant des parallèles avec celui du Simplon pour une raison de disponibilité de sources historiques. En effet, ces deux grands ouvrages ont des caractéristiques similaires, mais sont décalés dans le temps d'environ 25 ans.

### 3 Introduction

---

#### 3.1 *Le franchissement des Alpes*

De tout temps, les Alpes ont été un obstacle fascinant et effrayant pour les populations européennes. Cette chaîne montagneuse sépare les peuples de l'Europe en deux. A l'époque des romains, premier peuple à avoir unifié l'Europe, on cherche déjà à la franchir. L'empereur romain, Septime Sévère décide en 196 après J.-C., d'ouvrir une voie de passage par le massif du Simplon pour relier les provinces romaines transalpines entre elles. Dès lors, le passage des alpes est resté une préoccupation relativement importante aux yeux des habitants européens.

Au Moyen-âge, la montagne fait peur et seuls quelques aventuriers la franchissent. Néanmoins, l'idée de raccourcir les distances entre les pays européens séduit, et petit à petit des routes vont être ouvertes. Celle du col du Gothard est découverte aux alentours du XIII<sup>e</sup> siècle. Le premier texte citant cette voie de communication date de 1236<sup>2</sup>. Ensuite, cette route se développa et devint un axe important de transport de marchandise.

Plus tard, les puissants d'Europe à développe des routes efficaces par différents cols. Ainsi, vers 1630, le col du Simplon devient l'axe de communication principal entre le Nord et le Sud du continent sous l'impulsion du baron de Stockalper. Ce dernier a bâti sa fortune sur la route du Simplon en y transportant voyageurs et marchandises à dos de mulet. Par la suite, c'est grâce à Napoléon Bonaparte, qui avait beaucoup d'influence sur l'organisation politico-économique de la Suisse et de l'Italie du Nord, que la route du Simplon va devenir la première route carrossable des Alpes. Il décide, en 1800, que ce col doit être capable de transporter ses troupes et ses canons afin de devenir un point stratégique de ses conquêtes. Quant au col du Gothard, qui a fortement subit la concurrence de cette nouvelle route rapide, il du attendre jusqu'au années 1830 pour avoir lui aussi une route carrossable.

Ainsi, les routes ne vont cesser de se développer et les moyens de transport vont s'améliorer. Cela va permettre l'utilisation des charrettes puis plus tard des diligences avec des chevaux. Finalement, toute une série de liaisons postales indépendantes vont exploiter les différentes routes et la Suisse va devenir un axe très efficace dans les transports de marchandises à travers l'Europe.

#### 3.2 *Les chemins de fer en Suisse et le retard par rapport à l'étranger*

En 1847, lorsque la Suisse construit sa première ligne ferroviaire entre Zürich et Baden, les autres pays européens ont déjà réalisés des milliers de kilomètres<sup>3</sup>. Elle a donc un retard technologique considérable (surtout au droit de la chaîne alpine). Une explication de ceci peut être donnée par le texte ci-dessous. Il a été écrit par deux ingénieurs anglais qui étaient mandatés par le Conseil Fédéral à titre d'experts concernant l'établissement de chemin de fer en Suisse, en 1850.

*« Le voyageur qui arrive en Suisse est vivement frappé du contraste que les routes y présentent avec celles des pays voisins, où les voies ferrées ont actuellement*

---

<sup>2</sup> WYSS-NIEDERER Arthur, *Le Saint-Gothard Via Helvetica*, Lausanne: Ed. Ovaphil, 1979, p. 51

<sup>3</sup> **Voir image 1**: Carta delle ferrovie Italiane Svizzere e Germaniche, 1864, in : CAZZI Bruno, CESCHI Raffaello, *I cento anni della ferrovia del San Gottardo*, Bellinzona: Ed. Casagrande, 1982, p. 37

*remplacé presque partout les chemins ordinaires. En Suisse, les routes ont atteint un degré de perfection qu'on ne retrouve nulle part ailleurs, excepté en Angleterre, résultat dû aux habitudes actives et industrieuses des habitants et au soin qu'ils apportent à l'entretien de ces routes, ce à quoi ils sont obligés par la rigueur du climat.*

*Sans aucun doute, cette circonstance a puissamment contribué à attirer en Suisse le transit des marchandises et tout ce qui se rattache à l'industrie des voituriers, et l'anxiété qu'on y montre pour le maintien de l'état de choses, témoigne hautement des avantages que les cantons retirent de leur grandes routes.*

*De fait, si l'établissement des chemins de fer autours des frontières Suisses était moins avancé, il est douteux que les populations, sauf intérêt du commerce avec l'étranger et des manufactures étrangères, retirât aucun avantage du remplacement par des chemins de fer, des routes actuellement en si parfait état.»<sup>4</sup>*

Certains milieux économiques suisses n'étaient pas enclins au développement d'un moyen de transport concurrençant le transport par la route qui à l'époque était performant, tandis que d'autres poussaient fortement ce développement. Ce duel est, d'après nous, un des motifs de ce retard.

Une autre cause de ce retard est relative au système politique Suisse de l'époque. Chaque canton est souverain et dans de nombreux domaines, y compris les systèmes de communication (chemin de fer, liaison postales, taxes aux frontières cantonales), il n'y a pas d'unification nationale. Malgré la Constitution fédérale de 1848 qui tend à unifier le pays, les chemins de fer resteront à charge de compagnies privées bénéficiaires de concessions cantonales. Les autorités fédérales n'auront qu'un droit de surveillance jusqu'en 1872 où, grâce à une nouvelle loi, un département des chemins de fer est créé afin de réglementer les concessions. Finalement, en 1898, la Confédération rachète les lignes de chemin de fer de la plupart du réseau Suisse et une gestion globale voit le jour. Cet état de fait a attiré les spéculateurs financiers qui ont cherché à gagner de l'argent, au détriment de projets efficaces. Cela a provoqué la faillite financière de plusieurs projets et un immobilisme dans certaines régions. C'est le cas de la ligne du Valais qui après un véritable boom a connu plusieurs faillites consécutives.

Finalement, face aux intérêts internationaux et à la nécessité de développer son industrie et son commerce, la Suisse va se rendre compte de la nécessité de construire des lignes ferroviaires. La confédération va s'investir dans la gestion des projets. Ainsi, le développement en plaine va se faire rapidement mais le problème du franchissement des Alpes va se poser à nouveau. En effet, une des plus grosse contrainte des chemins de fer, encore actuellement, est le fait que les locomotives traditionnelles ne peuvent monter des rampes de plus de 2 à 3%. Deux solutions vont être possible : passer par-dessus (avec les chemins de fer à crémaillère ou funiculaire) ou à travers (en tunnel) la montagne. Dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, étant donné les dimensions imposantes des Alpes en Suisse, les tunnels sont privilégiés. Le pays va alors se lancer dans des projets de construction pharaonique : les tunnels de base<sup>5</sup>. Le premier tunnel qui va être construit en Suisse sera celui du Gothard, en 1882. D'autres vont suivre, dont le tunnel du Simplon, en 1906, qui restera très longtemps le plus long du monde.

---

<sup>4</sup> STEPHENSON R., SWINBURNE H., *Rapport sur l'établissement de chemin de fer en Suisse*, Berne : Impr. Chr. Fischer, 1850, p. 7

<sup>5</sup> Tunnel de base : tunnel percé au pied de la montagne, en vallée et la traversant de part en part

### 3.3 Le cas de la ligne du St-Gothard

Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, comme cité précédemment, les chemins de fer sont gérés par des compagnies privées et cela a contribué à un foisonnement de projets ainsi qu'une mauvaise coordination globale. Le tracé du Gothard n'y a pas échappé malgré sa nécessité évidente

Après analyse de faisabilité des différents projets, le passage par le Tessin se distingue comme une voie préférentielle, voir même indispensable du point de vue stratégique. Plusieurs intérêts privés, régionaux et internationaux s'y rejoignent. Les premières planifications, ayant une certaine valeur se verront octroyer des concessions, vers le milieu du XIX siècle. En 1853, par exemple, un projet par un tunnel au Lucomagno est soutenu par le canton du Tessin<sup>6</sup>. Ce dernier accordera une concession à une compagnie privée Anglo-Grisonne. En effet, dans ses premières années, le Lucomagno semble être une solution plus intéressante pour les compagnies privées et pour les pouvoirs publics. La construction ne sera toutefois jamais réalisée, car plus tard elle sera jugée moins bonne que d'autres solutions.

Les années '60 seront déterminantes pour le choix définitif du passage à travers le massif du Gothard. En 1860, le comité du Gothard (*Union des cantons et des compagnies suisses de chemin de fer, promotrice d'une ligne du Gothard*), formé de neuf cantons (Zürich, Berne, Zoug, Fribourg, Schaffhouse, Argovie, Thurgovie, Neuchâtel et Tessin)<sup>7</sup>, est constitué. Sa tâche est d'approfondir la planification de la construction de la voie du Gothard. Elle incita aussi le Conseil Fédéral d'entreprendre des négociations avec l'Allemagne et l'Italie afin de solliciter leur appui. Cette solution commence à être soutenue de plus en plus au niveau national et international. Finalement, en 1863, la Confédération informe qu'elle n'acceptera pas de propositions de chemins de fer à travers les Alpes, ne passant pas par le Tessin<sup>8</sup>. A la fin de la décennie, un très fort appui international venant de l'Italie et de l'Allemagne (pays se trouvant directement sur l'axe de la ligne) est en faveur de la ligne du Gothard. Néanmoins, il y a aussi des opposants. La France ainsi que les cantons du Valais, de Vaud et Genève, qui envisage plutôt de passer par la région lémanique et la vallée du Rhône, ne sont pas intéressés par le Gothard. D'autres cantons sont plutôt favorables à la variante du Lucomagno : les Grisons, St-Gall, Glaris, et les deux Rhodes d'Appenzell. Finalement, c'est donc entre 1869 et 1871 que le choix définitif sera fait et que les premiers crédits seront votés. Le 13 octobre 1869, lors de la quinzième conférence internationale pour la construction de la ligne du Gothard, une convention est signée<sup>9</sup>. Elle décrit en particulier les solutions techniques. Elles sont décidées en vue d'obtenir une ligne répondant aux nécessités d'un trafic international exigeant du point de vue technique. On voulait une ligne rapide et donc différents aspects techniques comme l'élévation maximale au dessus du niveau de la mer, les rayons minimaux et les pentes maximales, ont conditionné le tracé de la ligne<sup>10</sup>. La Suisse s'engage donc surtout à défendre les exigences du trafic à grande échelle plutôt que celles du trafic local. Les bases pour le développement des transports et de la communication entre le Nord et Sud de l'Europe sont

---

<sup>6</sup> CAIZZI Bruno, CESCHI Raffaello, op. cit., p. 9

<sup>7</sup> WYSS-NIEDERER Arthur, op. cit., p. 143

<sup>8</sup> CAIZZI Bruno, CESCHI Raffaello, op. cit., p. 9

<sup>9</sup> EGGERMANN Anton, *La ferrovia del San Gottardo*, Porza: Trelingue, 1982, p. 87

<sup>10</sup> Afin de ne pas freiner les trains il ne fallait pas monter trop en altitude ni construire des voies avec des virages trop serrés et des rampes/pentes trop raides

donc fondées. Ainsi, le *Comité du Gothard* va terminer ses activités et, dans l'optique de la construction de la ligne proprement dit, la *Compagnie de chemin de fer du Saint-Gothard* sera créée le 6 décembre 1871.

En automne 1872, à Airolo, et à Göschenen<sup>11</sup>, les travaux pour le percement du tunnel débutent. D'une longueur totale de 15 km, le tunnel va occuper des milliers d'ouvriers, sous la direction de Louis Favre (Ingénieur responsable des travaux pour le tunnel du Gothard), pendant 10 ans. Le percement se terminera en 1882 et on fêtera l'inauguration du tunnel du 22 au 25 mai en Suisse et en Italie. En parallèle, toute une série de travaux pour la construction des lignes des deux vallées<sup>11</sup> se feront dans plusieurs endroits. La situation topographique des régions près des principaux fronts d'attaque du tunnel (Airolo sur le versant tessinois au Sud et Göschenen au nord sur le versant uranais), fait qu'une multitude d'autres ouvrages impressionnants doivent être construits. Citons à titre d'exemple les nombreux ponts et galeries hélicoïdales, qui seront réalisés, sur les deux versants, pour franchir les dénivellations qui mènent au tunnel de base.

Le canton du Tessin, comme d'ailleurs le canton Uri, se trouve confronté à l'arrivée d'une multitude d'ouvriers étrangers pour la plupart. A titre d'exemple, en 1880 (année aux valeurs extrêmes), au Tessin, plus de 18'000 permis semestriels sont délivrés<sup>12</sup>. En comparaison, avant 1870, la moyenne s'élevait à peine à 1'000 permis. Parallèlement à cette forte immigration étrangère, on rencontre un phénomène d'émigration de la population indigène (pour les Etats-Unis essentiellement : ruée vers l'or. Mais aussi émigration vers la France, l'Australie et l'Amérique du Sud). L'équilibre culturel de la région s'est vu fortement influencé, voir modifié. Par exemple la démographie d'Airolo, suite à l'implantation d'un chantier de grandes dimensions, a très rapidement plus que doublée. A Göschenen, la population de ce petit village de 300 habitants, s'est vue augmentée jusqu'à plus de 2'000 personnes. Outre l'explosion démographique rencontrée pendant la construction (1872 – 1882), le territoire a été fortement conditionné par l'encombrement des chantiers et des ouvrages accessoires à la construction.

### 3.4 *Le cas de la ligne du Simplon*

Pour la Suisse alémanique et l'Allemagne, à plus grande échelle, le passage par le Tessin paraissait être la meilleure solution pour franchir les Alpes. Par contre, pour la Suisse Romande et la France, le passage par le Valais semblait meilleur. Ainsi, tout comme pour le Tessin, toute une série de projets de traversée vers l'Italie par le Valais ont vu le jour dès les années 1850.

En 1851, le Conseil d'Etat du Valais, voyant dans le projet du tunnel du Mont Cenis, se trouvant à l'époque dans le Royaume de Piémont-Sardaigne (tunnel de 13 km reliant Modane en France actuelle à Bardonnèche en Italie actuelle dont les travaux se déroulèrent entre 1857 et 1871) une concurrence à la future construction d'une traversée valaisanne, signa une convention pour relier son canton à l'Italie. Il s'en suivit une première idée de traversée par le massif du St-Bernard mais cela ne se concrétisa pas en raison de trop grandes difficultés

---

<sup>11</sup> **Voir image 3:** Nuovo tracciato Amsteg-Bodio nel progetto per il traforo di base del San Gottardo (Alptransit), in: EGGERMANN Anton, op. cit., p. 149

<sup>12</sup> Ces données et les données numériques suivantes sont tirées de : MARTINETTI Orazio [1], "Appunti sulle possibilità di una storia sociale delle opere ferroviarie ticinesi attorno agli anni 70 del XIX secolo", in: *Il San Gottardo e l'Europa, genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982*, No. 92, Bellinzona: Salvioni, 1983, pp. 239 et suivantes

techniques. Rapidement, la traversé par le Simplon pris de l'importance. En 1852, le Comte Adrien de la Valette, financier parisien, obtint la première concession pour la ligne du Valais puis progressivement toutes les autorisations d'exploitations entre Genève, Evian, St-Gingolph et Domodossola<sup>13</sup>. Il développa un projet de passage par la rive gauche du Léman et travers le massif du Simplon. En 1874, sa société fut mise en faillite. Les premiers plans, les premières idées étaient posées mais ne se matérialisèrent pas face aux difficultés qu'impliquait un tel projet.

Cela ne mis pas un terme à l'idée de passer par le massif du Simplon. Au contraire, jusqu'en 1893 environ 30 variantes furent proposées. La ligne du Simplon entre la région Lémanique et Brigue a connu plusieurs scandales de faillites. Cinq compagnies se sont succédées et finalement le réseau de chemin de fer est arrivé à Brigue en 1878, après de nombreuses années de piétinement.

Dès les années 1890, les choses se concrétisent. La Suisse signe un traité avec l'Italie pour la construction et le financement du tunnel du Simplon, le 25 décembre 1895. Le projet de l'ingénieur Favre et Clo de 1882 est jugé réalisable. Il est modifié, adapté et finalement sa réalisation est confiée à la société Brandt Brandau & Cie. Il propose la construction de deux tunnels parallèles de 19 km reliés entre eux tous les 200m. D'abord la deuxième galerie de diamètre plus modeste, sert à l'aération du chantier et de galeries techniques. Ensuite, il est prévu que ce deuxième tube soit élargi et utilisé pour la circulation ferroviaire lorsque le trafic augmentera. Le premier tunnel sera réalisé entre 1898 et 1906 et le second entre 1913 et 1922.

Finalement, la construction du chantier du siècle commence en le 1<sup>er</sup> août 1898 côté Suisse et le 16 août en Italie. La roche est creusée depuis les deux côtés : Brigue (CH) sur le versant Nord et Iselle (I) sur le versant Sud<sup>14</sup>. Ces deux régions vont accueillir des installations de chantier envahissantes ainsi que des milliers d'ouvriers. La Suisse va accueillir 4'000 ouvriers, étrangers pour la très grande majorité (Italiens) et le côté Italien jusqu'à 10'000. Pendant 8 ans, le travail se fera 24h sur 24h tous les jours, dans des conditions très difficiles. Une bonne partie des travaux se faisaient à la main (masse et barre à mine pour le profilage du tunnel excavé grâce à la pression hydraulique ou à la dynamite). Les mesures de sécurité n'étaient pas bonnes. L'apport d'air dans le tunnel, malgré les efforts des ingénieurs, n'était pas très efficace si bien que la température dans le tunnel montait à des valeurs extrêmes (entre 40 et 50°C). Il y a aussi eu de nombreux problèmes lors de la construction : fortes venues d'eau, roche de mauvaise qualité, convergence du massif. Les ouvriers ont même fait plusieurs grèves pour se plaindre de leur condition. Les populations locales ont vu arriver énormément de changements en quelques années et la région a été fortement influencée par les énormes chantiers.

---

<sup>13</sup> Ce chapitre est inspiré du premier chapitre de: KOPPEL Thomas, HAAS Stefan, *100 ans du tunnel du Simplon*, Zurich : AS Verlag, 2006

<sup>14</sup> **Voir image 4**: Le réseau de la compagnie Jura-Simplon en 1894, in: KOPPEL Thomas, HAAS Stefan, op. cit., p. 143

## 4 La perspective d'une ligne ferroviaire, entre espoir et appréhension

---

Les attentes générées par la construction des tunnels peuvent être analysé à deux échelles : grande et petite. La construction des lignes de chemin de fer à travers les Alpes, on l'a dit, était destiné, en premier lieu, à satisfaire le trafic international de l'Europe en pleine révolution industrielle. C'était donc un projet pensé pour le développement à grande échelle.

D'un autre côté, à petite échelle, une certaine attente de la part de la population locale en crise se faisait sentir. Ces nouvelles voies de communication apportaient avec elles un espoir de renouveau dans des régions où l'organisation traditionnelle de la société était en mauvaise santé (crise économique européenne, crise agricole Suisse et entrave au commerce avec l'Italie à cause la hausse des taxes). Mais, on constate aussi une certaine appréhension face à l'arrivée de la nouveauté.

### 4.1 Vision à grande échelle

Pour certains, ces voies de communication étaient un formidable moyen de développer l'économie locale. On prévoit des échanges avec l'Italie, et l'Europe en général, pour désenclaver la région. Un exemple, écrit par le *Nouvelliste*, publié dans la *Gazette du Valais* en 1897 illustre ce propos

*« ...Un débouché nouveau, dans le genre de celui qu'offrira le Simplon, peut modifier partiellement la nature des échanges commerciaux, mais par les facilités de communication plus grande qu'il offre, il augmente et l'activité productrice et le pouvoir de consommation, d'où, nécessairement, un progrès de la prospérité générale. »*<sup>15</sup>

Un autre article dans la même chronique nous dit:

*« ... Nous ne pensons : non pas qu'il faille compter sur une exportation abondante de bœufs, mais plutôt sur une augmentation de l'exportation des génisses et des jeunes bêtes. [...] ..., la nouvelle ligne sera de nature à nous faciliter l'envoi de nos fromages à pâte dure. [...] L'Italie est donc pour lui [le paysan] un débouché qui n'est pas à dédaigner, ... »*<sup>16</sup>

Curieusement, dans le premier article on trouve aussi mention d'une certaine crainte concernant l'importation de vin étranger. Néanmoins, on reste très rassurant, voir même utopique:

*« Mais nos vins, dira l'un ; mais notre bétail, dira l'autre, que deviendront-ils ? L'Italie nous inondera de ses vins, multipliera ses envois de bœuf ; nous nous serons créés à nous-mêmes une formidable concurrence. [...] De ces variations [statistique de chiffre de consommation et d'importation] que conclure, sinon qu'en thèse générale le pays commence par absorber son propre produit et préfère limiter*

---

<sup>15</sup> *Gazette du Valais*, « Le Simplon et les vins italiens », no 62, 04.08.1897, p. 2 (voir annexe 1)

<sup>16</sup> *Gazette du Valais*, « Le Simplon et le bétail italien », no 65, 14.08.1897 pp. 1-2 (voir annexe 1)

*sa consommation plutôt que la parfaire par l'apport de vins étrangers, quelle que soit l'infériorité de leurs prix »<sup>17</sup>*

Dans la suite de cet article on tient les propose suivants :

*« Il faut se rappeler en outre que le marché de la Suisse allemand absorbe pour le moins autant de vins italiens, si ce n'est plus, que le marché romand, et que le Simplon ne peut exercer là aucune influence, le Gothard restant toujours, entre l'Italie et la Suisse allemande, la voie la plus courte [...] Veillent de chauds étés et de favorables automnes dorer nos coteaux des récoltes abondantes, et le tunnel du Simplon n'empêchera pas la production nationale de faire reculer, comme par le passé, l'importation étrangère . »<sup>18</sup>*

On voit ici que la peur de voir le marché suisse concurrencé est tout de même présente dans l'esprit du journaliste, même s'il reste très confiant en conclusion. On remarque une certaine vision idéaliste des choses ; ou plutôt une vision encourageante. L'auteur voit l'arrivée du tunnel comme un fabuleux outil de développement des échanges. Il, nous le pensons, n'a pas pris en compte une éventuelle évolution de la consommation qui pourrait pousser les gens à acheter moins cher si les moyens de transport le permettent, d'autant plus que ces chiffres montrent déjà une part de consommation de vin étranger. De façon générale, selon l'avis de plusieurs média de l'époque, le progrès est vu comme une aubaine de développement mais l'on craint aussi l'arrivée du nouveau contexte que cela va apporter. Il ressort aussi une certaine vision idéaliste devant le ce magnifique objet de progrès qu'est le tunnel.

En Tessin lors du percement du tunnel du Gothard on retrouve aussi chez les autorités une certaine vision idéaliste. On pense que le chemin de fer va amener de l'argent qui permettra de redynamiser le canton en crise. Voici un texte du conseil d'Etat tessinois, écrit en 1865, plein d'espoir :

*« Pour une voie de chemin de fer qui doit compter 140 km dans notre territoire, et qui traversera le canton dans toute sa longueur, le sacrifice de 2 millions et demi [de francs], même si à première vue cela peut paraître grave pour nos finances restreintes, nous ne pouvons pas le juger excessif en rapport à la grandeur de l'ouvrage et tenu compte des avantages qu'il aurait pour le canton. Les seules lignes de chemin de fer vont amener dans le pays une somme de plusieurs millions de francs... »<sup>19</sup>*

Le Conseil d'Etat attend beaucoup du tunnel mais il a une vision à grande échelle. Il prévoit des rentrées d'argent grâce à des échanges économiques au niveau international.

Ces textes ont été écrits par des politiques et un journaliste indirectement touché par le tunnel. Une question se pose. Sont-ils vraiment le reflet de la réalité de tous ? Qu'en est-il des populations qui vivent des passages par les cols ?

---

<sup>17</sup> *Gazette du Valais*, « Le Simplon et les vins italiens », no 62, 04.08.1897, p. 2 (voir annexe 1)

<sup>18</sup> *Gazette du Valais*, « Le Simplon et les vins italiens II », no 64, 11.08.1897, pp. 1-2 (voir annexe 1)

<sup>19</sup> Relation au Conseil d'Etat Tessinois, 58, 1865, in : MARTINETTI Orazio [2], "Minatori, terrazzieri e ordine pubblico, per una storia sociale delle grandi opere ferroviarie ticinesi 1872-1882", p. 279, in: *Archivio Storico Ticinese*, Bellinzona: Casagrande, 1983, pp. 271-332

## 4.2 *Vision de la population locale*

Bien avant l'arrivée du chemin de fer, la vallée de la Leventina, route obligée du col du Gothard, avait développé un grand nombre d'activités liées au passage des convois. Les diligences tirées par des chevaux ou des mulets faisaient escale dans les nombreuses auberges de la région. A Airolo, selon Maffioletti<sup>20</sup>, l'idée de l'arrivée du chemin de fer ne plaisait pas aux Airolesi (nom donné aux habitants d'Airolo). La peur de perdre leur travail était le principal argument. Les emplois liés au transport de marchandise et de personnes par la route semblaient destinés à disparaître. Entre autre, l'entretien des routes occupait beaucoup de personnes, afin de les garder ouvertes pratiquement toute l'année. En hiver notamment, période creuse pour les paysans de montagne, on chargeait ces derniers du déblaiement des routes du col enneigé. Le revenu qu'offrait cette tâche était pour eux un élément essentiel pendant cette période sans rentrée d'argent. Avec l'arrivée des chemins de fer, le trafic par les cols risquent d'être fortement menacé. Les gens vivant de ces revenus seront touchés. L'économie et le mode de vie locale entre en conflit avec les intérêts de la révolution industrielle. Cela ne manqua pas de provoquer des réactions.

En plus de cela, les paysans se plaignaient de l'ampleur des expropriations nécessaires à la construction de la ligne de chemin de fer. Selon eux, les terrains allaient commencer à manquer pour la pâture des bêtes ainsi que pour l'utilisation agricole. Cela a provoqué un climat tendu entre la population locale et la société de construction. Un exemple flagrant de ces tensions est contenu dans une lettre, envoyée à la commune Airolo par le Conseil d'Etat. Les auteurs les y informent du début des travaux de relevé topographique:

*« On désire vous informer de cela [les travaux de relevé] pour que vous puissiez veiller qu'aucun empêchement soit donné aux ingénieurs dans l'exercice de leurs fonctions, et vous puissiez leur donner, en l'occurrence, la protection nécessaire »*<sup>21</sup>

Le Conseil d'Etat craignait des réactions violentes de la population qui auraient pu empêcher que l'exécution des opérations des ingénieurs se passe dans de bonnes conditions.

Au Valais aussi l'arrivée de cette technologie fait des réticents. Les changements de la modernité ne sont pas en adéquation avec le mode de vie traditionnel de la population locale. Déjà dix ans avant la construction du tunnel proprement dit, on trouve des traces de conflit. A ce moment, la ligne traversant le Valais est arrivée à Brigue et la population doit faire avec cette nouveauté. Des conflits entre modernité et pratiques ancestrales voient le jour. En 1888, les habitants de Baltschieder, petit village proche Brigue, font appel aux autorités politiques dans un conflit qui les oppose à la Compagnie de la Suisse Occidentale et du Simplon. A l'époque, une pratique courante, appelée le droit d'épaves<sup>22</sup> permettait aux habitants de jouir des « *épaves foncières et immobilières, provenant d'héritages abandonnées ou dont les ayants droit étaient inconnus* ». En 1888, la *Gazette du Valais* relate l'événement :

*« Or, à la suite de la dernière forte crue du Rhône, les eaux de ce fleuve ont entraîné une grande quantité de bois. [...] A ces moments de crue extraordinaire, les riverains, depuis des siècles, s'empressent d'aller recueillir ces épaves [le bois*

<sup>20</sup> MAFFIOLETTI Ugo, *Aspetti e problemi di Airolo nel decennio 1872-1882. La scomparsa di sorgenti, lo stato della strada e i rapporti tra stranieri e Airolesi durante lo scavo della galleria*, dattiloscritto, 1975, pp. 41-42

<sup>21</sup> Traduit de: MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., p. 42

<sup>22</sup> Le droit d'épaves découle de chartes du Moyen-âge encore en vigueur dans les textes de l'époque.

*déposé sur les rives par le fleuve]. C'est ce qu'ont fait, entre autres, ces derniers temps, les habitants de Baltschieder. Mais ils ont rencontré une difficulté dans l'exercice de leur vieux droit : Pour arriver aux bords du Rhône, qui sont une digue en ce point du cours du fleuve, ils doivent traverser la voie ferrée, et, comme ils le firent malgré les ordres contraires du personnel du chemin de fer, ce dernier dressa procès-verbal contre eux.»<sup>23</sup>*

Les riverains ne comprennent pas qu'on leur dresse un procès-verbal alors qu'ils agissent comme ils l'ont toujours fait. Pourquoi n'auraient-ils plus accès à leur rivière à cause de la ligne de chemin de fer? Il est si simple de la traverser ! Cela pose aussi une question de droit. Est-ce que la ligne de chemin de fer peut priver les habitants de leur droit d'épave ? Pour régler le problème, ils font appel au Conseil d'Etat pour annuler la peine. Le journal conclut :

*« Si l'on avait à faire à deux particuliers à l'humeur processive, on pourrait noircir des kilos et des kilos de papier, en exposant les raisons pour défendre le pour et le contre. Mais, comme les meilleures relations existent entre le Conseil d'Etat du Valais et la Compagnie de la Suisse Occidentale et du Simplon, il sera facile de trouver un modus vivendi qui respecte et les conditions de sécurité qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer et le vieux droit d'épaves de la commune de Baltschieder. »<sup>23</sup>*

Cette exemple montre bien le conflit entre la modernité et le mode de vie traditionnel. L'arrivée du chemin de fer modifie l'ordre des choses. Selon l'auteur de l'article, les autorités politiques réagissent par intérêt. En effet, elles exercent bien leur rôle de porte parole de la population en cherchant une solution au problème mais ne sont absolument pas enclin à pénaliser la Compagnie à cause des « *meilleures relations* » qui les lient.

Ces exemples sont des prises de vue des réactions populaires, de l'époque face à l'arrivée imminente de la nouveauté qu'est le chemin de fer. D'une manière générale, on remarque que les autorités politiques et les personnalités fortunées se rangent plutôt du côté de la modernité. Ils voient dans l'arrivée du chemin de fer un potentiel de développement économique de la région et ont tendance à mettre de côté les changements que cela risque d'apporter au niveau la société locale. Ils voient cela comme un mal pour un bien plus grand. Quant au « petit peuple », il est plutôt apeuré par l'arrivée du progrès. Il se sent bousculé dans son mode de vie et ne l'accepte pas toujours. Il n'a toutefois pas réellement son mot à dire face à des autorités politiques qui voient à plus grande échelle et sont de connivence avec la société de d'exploitation des lignes.

---

<sup>23</sup> ESTAFETTE, *Gazette su Valais*, « Question de Droit », no 69, 29.08.1888, pp. 2-3 (voir annexe 2)

## 5 Les réactions durant les chantiers

---

### 5.1 Contexte général

Le percement des tunnels du Gothard et du Simplon se font dans un contexte géographique semblable. Dans les deux cas, la ligne d'accès au tunnel se fait par une vallée étroite mais allongée de type alpine. Au XIX<sup>e</sup> siècle ces vallées ne sont pas encore industrialisées. On y pratique l'agriculture et l'élevage mais de manière non intensive. Ce sont des vallées marginalisées par rapport au développement industriel européen. Néanmoins, elles se situent sur un des principaux axes de communication, et d'échange commercial entre le Nord et le Sud. Ainsi, la vie de ces régions s'est organisée autour des nombreux relais (hôtels, auberges, champs pour nourrir les bêtes de somme, atelier de réparation des diligences, commerce...), à côté de la vie rurale. Étant donné les lents moyens de transport de l'époque, ces vallées font partie d'un réseau de communication à petite échelle. On ne voyage pas sur de longues distances car le temps et les conditions de voyage sont trop peu attractives. Avec l'arrivée du chemin de fer et de la vitesse, elles seront connectées à plus grande échelle. Cela va permettre l'arrivée de l'industrialisation et ces territoires vont être propulsés au centre d'un réseau national et international jusqu'alors inconnu. L'organisation sociale, commerciale et territoriale locale va ainsi être considérablement chamboulée.

Au début du siècle, étant donné le contexte géographique et politique des Alpes suisses, on se trouve dans des sociétés fermées et sans beaucoup d'issues économiques. Suite à l'arrivée des chantiers, certains villages vont se trouver subitement réveillés et radicalement modifiés. Dans ce sens, voici une vision du village de Airolo donnée par le journal *Il Gottardo* en 1873, pendant les premières années d'activité du chantier sud du tunnel de base :

*« Ouvriers de chaque genre, commerçants, curieux arrivent en grand nombre et font de notre commune une petite ville. Pendant l'été l'office de police a retiré plus de 1200 passeports ; en plus beaucoup d'individus, beaucoup de familles ont déjà élu domicile dans la commune...cette affluence de gens a fait augmenter fortement le prix des produits du village, comme le lait, le beurre, le fromage, la viande. Toutes les autres habitations, tous les locaux qui étaient disponibles au début des travaux sont maintenant occupés. Les étables, où il y avait les bêtes, on les voit se transformer en petites chambres ou en négoce, qui se louent à prix fabuleux ».*<sup>24</sup>

On détecte, dans cette description, toute une problématique liée à la vague d'individus qui gravite autour du tunnel du Gothard<sup>25</sup>. Dans ce qui va suivre, nous allons chercher à montrer la perception de la population locale face aux changements apportés par les tunnels lors de la construction. D'une part, les chantiers ont amené des changements du territoire : les habitations, l'encombrement et l'impact des chantiers, les modifications territoriales. D'autre part il y a des questions sociales dérivant de la rencontre entre différentes cultures.

Des situations comparables se vivent dans le cas de la construction du tunnel du Simplon. Certaines différences sont tout de même à noter. Dans les deux cas, les tunnels, permettent de lier des régions italophones à des régions germanophones (voir francophones). La différence

---

<sup>24</sup> Traduit de: *Il Gottardo*, "Lavori ferroviari e movimento ad Airolo", 12.1.1873

<sup>25</sup> Cet exemple traite du Gothard mais la problématique est sensiblement la même pour le tunnel du Simplon.

substantielle vient du fait que, dans le cas du Simplon, deux pays, la Suisse et l'Italie, seront directement liés. La situation, au front sud du chantier, est donc très différente du cas tessinois. L'arrivée de travailleurs est certes très forte mais il ne s'agit pas proprement dit de travailleurs étrangers. Il s'agit simplement d'italiens en Italie.

La construction des tunnels ferroviaires du Gothard et du Simplon coïncide, pour les cantons Suisses directement touchés, avec une période particulière de l'histoire. C'est spécialement le cas au Tessin dans la décennie 1872-1882. Durant cette période la population indigène tessinoise subit une diminution non négligeable. Un véritable phénomène d'émigration vers des pays lointains, où l'on croit pouvoir faire fortune, est en cours. Dans la même période, une grande quantité de travailleurs, en particulier des Italiens, traverse la frontière Suisse attirés par la grande offre de travail offerte par la construction des grands ouvrages de chemin de fer. Selon les recensements de l'époque, la population ne cesse d'augmenter. L'arrivée des ouvriers étrangers compense largement les départs des indigènes. On se trouve confronté à une somme de deux phénomènes inverses d'émigration – immigration. Dans la décennie 1872 – 1882 la population indigène diminue de 0.5% (pour une explication voir la situation économique de ces régions traitée au chapitre 4), le nombre d'étrangers augmente par contre de 135.7%<sup>26</sup>. Ces chiffres sont un indice clair du grand changement social qui s'opère dans la région. La construction des ouvrages ferroviaires, joue un rôle non négligeable dans ce processus. Selon Orazio Martinetti (1983), cette croissance démographique, relevée par les statistiques, cache essentiellement la vraie situation de la société de ces temps :

*« Une société en crise, désagrégée spécialement dans ces milieux ruraux, fermée et quasi étouffée par les barrières naturelles et des frontières, soutenue avec fatigue par une économie ayant des issues extrêmement réduites »<sup>27</sup>*

Dans ce contexte d'émigration – immigration, on peut voir un énorme paradoxe. Chaque société semble ainsi poussée à chercher la fortune ailleurs. La vision du gouvernement tessinois est particulièrement intéressante, en 1873 :

*« Les tessinois émigrants à l'étranger laissent dans le canton un vide qui est rempli par les « forestieri »<sup>28</sup> qui entrent pour exercer leurs professions, à se procurer le pain et le bien-être que nos concitoyens cherchent, la plupart du temps sans résultats, en terres lointaines. La fortune et l'or de l'Amérique n'est donc qu'une fausse perception ; en tant que travail et économie chaque pays est source de gain ».<sup>29</sup>*

Chaque terre semble donc représenter une source de gain pour les populations des sociétés proches et lointaines. L'herbe est toujours plus verte chez le voisin. Cette contradiction peut être expliquée d'une part que la population indigène refuse de faire ce travail difficile. Ce métier de mineur est perçu dans la culture locale comme un travail méprisant. Les paysans qui n'arrivent plus à subvenir à leurs besoins doivent faire un choix entre partir et essayer de réussir ailleurs ou se lancer dans un travail qui est mal vu par ses pairs. C'est un véritable choix social

<sup>26</sup> MARTINETTI Orazio, op. cit. [1], pp. 239 et suivantes

<sup>27</sup> Traduit de: MARTINETTI Orazio, op. cit. [1], p. 242

<sup>28</sup> Terme utilisé pour appeler les étrangers en général, difficilement traduisible en français

<sup>29</sup> Traduit de: Conti resi del Consiglio di stato del canton Ticino, 59, 1873

qu'il doit faire. Il n'est vraiment pas facile de changer de mode de vie en restant sur place. Il semble plus facile de changer d'endroit et ne pas supporter le poids de la société.

Afin de compléter ce tableau nous aimerions ici donner un aperçu de l'économie du Tessin avant le chantier. Nous allons donner quelques précisions concernant trois secteurs différents de l'économie : l'agriculture, le commerce et l'industrie<sup>30</sup>.

L'agriculture, pendant le XIX siècle, représente l'activité la plus importante pour la population tessinoise. Le 90% de celle-ci dépend directement de cette activité. Néanmoins, la qualité de cette activité, surtout si comparée avec la situation du reste de la Suisse, est loin d'être compétitive. Cela est surtout imputable aux connaissances des paysans, qui souvent datent, faute de lien avec les développements du secteur dans le reste du pays. Une formation professionnelle dans ce domaine n'est pas vraiment existante (se sera seulement en 1914, que l'école cantonale d'agriculture naîtra). L'agriculture n'était donc pas toujours de taille à faire face aux besoins vitaux de la région.

L'activité industrielle était surtout basée sur le tabac, la soie et la paille. Le développement de ces activités était surtout freiné par les barrières topographiques et la frontière. Une lutte continue pour la recherche de nouveaux marchés était donc nécessaire et la branche était en difficulté.

Quant au commerce, il s'agit d'un cas particulier. Les échanges, pendant tout le XIX siècle, étaient concentrés vers l'Italie. Des quantités non négligeables de biens (peaux, bétails, fromage, bois, marbre) étaient exportées. Néanmoins, au cours du siècle, ces échanges se sont ralentis au lieu de se développer. La cause principale est à rechercher dans les changements politiques survenus en Italie. La formation du Royaume d'Italie, en 1861, apportera de nouvelles difficultés liées au passage des douanes. Il faut noter que l'activité de contrebande, en réponse aux difficultés douanières, c'est fortement développée dans certaines villages en devenant l'une des activités principales. Au Tessin, le long des axes de transit, et en particulier en Leventina, un commerce de passage était en place. Les nombreux mouvements, le long des axes de transite, permettaient une certaine vitalité économique, inconnue dans le reste du canton. On a progressivement passé à « une économie du passage » qui a permis l'arrivée d'une richesse relative dans ces régions. Les chiffres concernant le transport de personnes en diligence au col du Gothard nous permettent mettre en partie en évidence ce phénomène. On a passé de 9'583 personnes transportées en 1851 à 25'920 en 1861, 42'008 en 1871 et 58'406 en 1881<sup>31</sup>. On observe donc réellement une croissance continue et très importante. Ces chiffres ont brusquement chuté en 1882, quand la diligence a du cesser petit à petit ses activités, à cause de la concurrence énorme due au tunnel. De nouvelles dynamiques liées au transport se sont donc forcément installées.

Ces considérations initiales sont importantes pour essayer de cadrer les grands bouleversements que l'arrivée des chantiers et les chemins de fer peut avoir apporté au niveau social.

---

<sup>30</sup> Pour toutes les informations économiques: BRUNATI Aldo, *Lo sviluppo economico del canton Ticino dopo il traforo del San Gottardo*, Mendrisio: Tipografia Eredi fu Ernesto Stucchi, 1957, p. 7 (agriculture), p. 26 (industrie), p. 35 (commerce)

<sup>31</sup> CAIZZI Bruno, CESCHI Raffaello, op. cit., p. 20

## 5.2 Premières réactions relatives aux chantiers

Les premières traces de tension en relation avec l'arrivée des ouvriers peuvent être trouvées dans des décrets publics et des actions des autorités locales.

L'arrivée massive de travailleurs étrangers imprime, dans population locale, des sentiments de peur et d'anxiété liés aux risques de désordres publics. La soudaine augmentation démographique amène en fait, dans ces régions, une situation complètement nouvelle. Les autorités publiques se sentant responsabilisées, essayeront de trouver des solutions. La première préoccupation des autorités est donc de maintenir l'ordre public. Dans les villages les plus touchés par les travaux et par la masse ouvrière, les forces de police seront multipliées. En juillet 1872, dans la commune d'Airolo, un décret de loi est émis<sup>32</sup>. Dans son contenu, on trouve la volonté des autorités locales, de réglementer les aspects relatifs à la question d'ordre public. Si certains points du décret peuvent paraître normaux, comme par exemple l'interdiction d'entrer dans les logements avec des lanternes ou des cigarettes allumées (prévention des incendies), dans l'intégralité du document on a le sentiment d'un certain acharnement contre les ouvriers italiens. Un exemple dans ce sens là est l'interdiction du jeu de la « mora »<sup>33</sup>, très aimé par les italiens. Une chose très particulière de ce décret est le fait que la moitié de l'amende revient au dénonciateur. Le risque de dérive d'un décret de ce genre est très sensible. Le sentiment de méfiance face aux nouveaux arrivants, déjà présent chez la population, risque d'être amplifié avec ses promesses de récompense. La population locale est poussée à mener un rôle de gendarme. Ainsi, l'attitude des autorités empire les choses. On a l'impression qu'aux yeux du pouvoir public la seule présence des étrangers est la source de tous les ennuis.

Parallèlement à l'arrivée des ouvriers, un autre phénomène préoccupe les pouvoirs publics. De nombreux vagabonds et mendiants arrivent dans la région. Ils sont attirés par les chantiers, convaincu de pouvoir trouver un moyen de subsistance meilleur. Le phénomène reste important malgré les efforts des autorités qui vont jusqu'à l'expulsion du territoire. Les résultats de la répression sont faibles et ce n'est pas du tout du goût des habitants de la région. Dans un document de la Feuille Officielle, en 1878, une situation alarmante sur le phénomène du vagabondage est décrite :

*« [...] l'humaine dignité et le décor du village souffrent de ce scandale, et la moralité publique en réclame fortement la suppression »*<sup>34</sup>

Déjà quelques années avant, précisément en 1873, dans un autre document de la Feuille Officielle, le problème est soulevé en associant le mendiant à « *un individu dangereux et facile*

---

<sup>32</sup> Avviso della municipalità di Airolo, Bundesarchiv Bern, 11.7.1872, copie in: MARTINETTI Orazio, op. cit [2], p. 285 (voir annexe 3)

<sup>33</sup> Ce jeu consiste en gros à deviner, dans une succession très rapide de manches, la somme des doigts montrés par les mains des deux participants. Vue la vitesse du jeu, et l'excitation des participants, souvent sous les effets de l'alcool, le déroulement du jeu est connu pour provoquer pas mal de bruit et de cris.

<sup>34</sup> Traduit de: Foglio Ufficiale ticinese, "Circolare sull'accantonaggio", Archivio cantonale Bellinzona, 1878, pp. 927-928

au délit »<sup>35</sup>. Dans ce même document on met en garde sur le danger qui, au regard de l'ouverture imminente de nombreux chantiers, risque d'augmenter.

On observe donc, avant et au début du chantier, une appréhension de la part de la population qui se traduit par la mise en place de toute une série de règles destinées à se protéger devant l'arrivée massive d'ouvriers étrangers. On craint la nouveauté qu'ils vont apporter avec leur culture différente et jugée dérangeante par la population locale. D'une certaine manière ces premières réactions semblent normales car les autorités veulent préserver leurs villages des modifications amenées par l'inconnu, qui fait peur.

### 5.3 *Conflits publics et expressions xénophobes*

Des situations comparables se développent sur les deux versants du Gothard et du Simplon. Une arrivée massive d'ouvrier va gonfler les villages proches du front des tunnels. C'est principalement le cas des villages de Airolo et Faido dans le canton du Tessin et de Göschenen dans le canton d'Uri pour le cas du tunnel du Gothard. Concernant le tunnel du Simplon, les villages touchés sont Brigue, Naters, Glis, Mörel, côté Suisse, et Varzo, Iselle, Trasquera du côté italien. De ce côté, un village ouvrier entier va même se construire : Balmalonesca.

Suite à cela, le sentiment de xénophobie semble augmenter dans la population indigène des régions des fronts de tunnel. Ces sentiments étaient déjà présents en partie, ceci à cause de l'irrédentisme (le canton Tessin voulait se défendre face à la volonté italienne de l'englober) et de la présence de nombreux réfugiés politiques italiens. La cible principale est la population italienne qui arrive en masse dans des villages qui, jusqu'alors, ne connaissaient pas l'immigration. Ces travailleurs, qui cherchent simplement un travail, sont accusés de tout les maux. Un signe palpable de ce phénomène réside dans les expressions souvent utilisées pour définir ces ouvriers ou l'arrivée de ces travailleurs : « *forestiers* » *turbulents, faciles au couteau, mangeurs de polenta*, ainsi que *la colonisation italienne, l'invasion italienne*<sup>36</sup>.

Sur le front du Gothard, la chronique d'une bagarre nous semble très intéressante. Elle est signe d'une intolérance diffusée entre indigènes et étrangers. Il s'agit de l'incident le plus important dans l'histoire du percement du tunnel. A Airolo, pendant la nuit de Noël 1873, suite aux tensions accumulées pendant un certain temps, naît une bagarre sanguinaire entre ouvriers italiens et habitants. Un habitant de la commune d'Airolo perdra la vie et beaucoup de personnes seront blessées. Le fait sera relaté par plusieurs journaux (tessinois, italiens ainsi qu'alémaniques). Selon la sensibilité, la défense de l'un ou l'autre parti sera fait. Le *Journal de Genève*, en prenant la défense des ouvriers, s'exprimera ainsi :

« *Dès le début des travaux, les ouvriers piémontais étaient molestés par certains habitants du village, et cela sans que les agressions ne furent jamais condamnées* »<sup>37</sup>

De toute autre opinion, le journal *Repubblicano della Svizzera italiana* prend la défense des indigènes, écrit :

---

<sup>35</sup> Traduit de: Foglio Ufficiale ticinese, "Circolare contro l'accantonaggio e mendicità", Archivio cantonale Bellinzona, 1873, pp. 308-309 (voir annexe 4)

<sup>36</sup> Tirées de plusieurs journaux suisses

<sup>37</sup> Traduit de: *Il Repubblicano della Svizzera italiana* (qui reprend un article du Journal de Genève), « I disordini di Airolo », 29.1.1874

*« Compte tenu de toutes les circonstances de temps, de lieux et de personnes, il faut absolument reconnaître que nos blessés furent victimes d'une véritable agression préméditée et exécutée par un groupe d'ouvriers étrangers. »*<sup>38</sup>

Enfin, selon l'opinion des auteurs, chaque texte donne sa version des faits et, en définitive, on n'a pas d'information précise. Néanmoins, cela permet de mettre en évidence la situation conflictuelle. L'analyse des événements montre que la population locale est remontée contre les italiens. Ceux-ci sont insultés et diffamés à plusieurs reprises. On remarque qu'ils sont attaqués de manière nettement plus marquée que le sont les autres travailleurs étrangers présents sur les chantiers. A l'occasion de litiges et de bagarres, la responsabilité est presque toujours donnée aux italiens qui sont mal considérées, aussi par les autorités<sup>39</sup>. Ce fait démontre, dans une certaine mesure, que ces sentiments ne naissent pas seulement des malaises dus au chantier, mais sont aussi à rechercher dans une attitude d'origines xénophobes envers les italiens en particulier. Un exemple intéressant est le cas d'un incendie à Airolo, en 1875. Immédiatement après l'événement, les ouvriers italiens seront désignés coupables. C'est seulement à la suite d'enquêtes détaillées qu'ils seront blanchis.

On retrouve des faits semblables dans le cas du percement du Simplon. Des traces de discriminations similaires sont visibles dans les journaux. Un article du *Journal de Genève* (repris par la *Gazette du Valais*), écrit en 1905 à l'occasion de l'ouverture du tunnel. Il est dans l'intention de faire réfléchir les gens quant aux sacrifices fait par les ouvriers. Il résume les discriminations subies par les italiens lors des travaux :

*« On les raille un peu chez nous. On les appelle macaronis. On les soupçonne. On s'en défie. On imagine dans leurs rangs autant d'énergumènes dangereux, d'agitateurs subversifs, de rustres chevaliers du couteau. Si quelque part, une rixe éclate, un bras se lève, un poignard luit dans l'ombre, on dit : Naturellement, encore un Italien ! Ce sont des gens traîtres, fourbes, sanguinaires, dignes de la corde et du gibet. Ils sont en retard. Ils sont illettrés. Ils sont sales. »*<sup>40</sup>

En plus de la description des discriminations, on retrouve dans l'article une tentative de réconciliation entre indigènes et travailleurs sans lesquelles la construction de l'ouvrage n'aurait pas été possible. Dans ce sens, on pourrait donc dire que, jusqu'à la fin des travaux, les sentiments envers les ouvriers ont déjà évolué. Néanmoins, il faut garder à l'esprit que l'auteur n'est pas directement concerné car il vit à Genève.

Pour compléter la discussion relative à la question de la xénophobie, nous jugeons intéressante l'analyse d'une lettre écrite par le docteur Ferdinando Giaccone<sup>41</sup> (responsable médicale des chantiers du Gothard), en 1875, et adressée au consulat d'Italie. Le docteur se plaint de la façon dont les italiens sont traités par la population locale et il met en garde le consul sur la possible dégénération de la situation. Cette lettre contient la chronique de certains faits déjà cités ci-

<sup>38</sup> Traduit de: *Il Repubblicano della Svizzera italiana*, "I disordini di Airolo", 29.1.1874

<sup>39</sup> Cela ressort de nombreux ouvrages consultés

<sup>40</sup> MONNIER Philippe, *Journal de Genève*, repris par : *Gazette du Valais*, « A propos du Simplon : L'œuvre et les ouvriers », 4.3.1905 (voir annexe 5)

<sup>41</sup> Traduit de: Lettre du docteur Ferdinando Giaccone au console général Luigi Amedeo Melegari (ministro plenipotenziario del Regno d'Italia a Berna), 1875, Gotthardbahnarchiv, Luzern: copie in: MARTINETTI Orazio, op. cit. [2], pp. 322-325 (voir annexe 6)

dessus. On y parle de la bagarre de Noël et de l'incendie d'Airolo (1873 et 1875). L'auteur parle aussi de la grève de Göschenen sur laquelle on reviendra plus loin.

« [...] [L'auteur veut] porter à connaissance comme le nom italien est ici mépris [...] Toutefois, déjà dans ces temps là, les diffamations de la population locale contre la colonie italienne, étaient visibles, vu que nos ouvriers ne pouvaient pas traverser le village sans entendre dans les oreilles insultes et moqueries, auxquels répondaient avec le silence le plus absolu. [...] Les "Airolesi" sont comme ça, ils se croient meilleurs de tous, et donc ils méprisent n'importe ne faisant pas partie d'eux. Etre « forestiers », ici, c'est un tort, mais être italiens c'est une infamie. »

Concernant la rixe de Airolo en 1873, le docteur écrit : « *Le soir du 26 décembre, beaucoup des nôtres [les ouvrier italiens] buvaient dans un café isolé entre le village et le chantier, ils étaient joyeux et pas plus, et, si je ne me trompe pas, il y avait aussi deux gendarmes. D'un coup la porte s'ouvre, certains du village montrent la tête et, avec des mots vilains, défient les ouvriers à sortir... »*

Devant cette arrivée massive d'ouvrier, la population locale se sent bousculée. Elle réagit contre eux en les rejetant. Le grand nombre gêne et une certaine tension s'installe. Les ouvriers se sentent méprisé alors qu'ils réalisent un travail très rude qui ne pourrait être achevé sans eux. Les contrariétés font que la différence culturelle se transforme en incompréhension, voir en haine qui pousse ces deux groupes à se tourner le dos. L'atmosphère est explosive et le moindre conflit est pris comme une offense. Au final, ces différents heurts entre étrangers et indigènes ont exacerbé la xénophobie qui était déjà latente dans ces sociétés alpines très fermées de l'époque.

L'atmosphère de racisme envers les italiens est rependue dans toute la Suisse où les ouvriers transalpins sont nombreux. En effet, comme ces derniers sont directement liés à l'industrie, le patronat les prend pour cible dans des campagnes de désinformation relatives aux mouvements ouvriers. En réponse à l'augmentation des revendications des travailleurs dans toute la Suisse, la droite dure monte en puissance en alimentant la xénophobie. L'arrivée de la grève comme moyen de pression fait peur et les milieux de droite veulent contrer le mouvement ouvrier en l'affaiblissant par tous les moyens. Dans ce qui suit nous allons développer cet aspect car il a été très présent durant toute la durée des travaux.

#### **5.4 La nouveauté de la grève, les réactions des autorités et de la population**

Une autre pratique apportée par le chantier choque la population locale : la grève, jusqu'alors inconnue dans ces régions montagneuses.

Dans son ouvrage, Ruggero Crivelli<sup>42</sup>, introduit le concept de la signification social du temps. Pour l'auteur, on peut distinguer deux différents concepts : le temps circulaire de l'activité agricole (lié à la trajectoire du soleil) et le temps linéaire de l'industrie. Le travail de l'agriculteur est strictement lié aux cycles naturels qui ne peuvent être arrêtés. Dans le cas de l'industrie, un nouveau concept de temps est introduit : c'est le temps linéaire. La linéarité est synonyme de progrès. Temps est égal à argent. Selon Ruggieri « *le travailleur comprend*

---

<sup>42</sup> CRIVELLI Ruggero, *La leventina: essai sur la territorialité d'une vallée au sud des alpes*, Genève : Le Concept moderne, 1987, p. 94

*rapidement qu'il peut exercer une pression avec une interruption du processus de travail* »<sup>43</sup>. L'arrivée de l'industrie et des ouvriers, de la technologie portée par le chemin de fer, introduisent donc, dans les régions alpines concernées par le percement des tunnels, une composante nouvelle : la grève. Faire la grève est simplement impensable pour le paysan, l'agriculteur. Ce nouveau concept crée dans la population un sentiment de peur et les réactions seront quelques fois vraiment démesurées. Suite à des grèves, les autorités font donc rapidement appel à la troupe pour reconstituer l'ordre.

En 1875, à Göschenen, un groupe d'ouvriers italiens abandonne le travail dans le tunnel et commence une grève. Les motivations principales semblent être le mauvais fonctionnement de l'aération et la suppression des attentes après les explosions<sup>44</sup> (évacuation des gaz et de la fumée). Entre autre, les ouvriers demandent des augmentations de salaire. Le jour suivant, un groupe de policiers intervient en faisant feu sur les grévistes. Le bilan sera de quatre morts.

L'utilisation de la milice semble démesurée face à la situation. Comment comprendre cela? D'une part, on pourrait expliquer cette réaction au vu de la façon dont la nouveauté de la grève est perçue : la société n'y est pas habituée, elle a peur ! D'autre part, il faut aussi dire que, dans le domaine de la construction, les patrons sont très pressés en termes de temps d'exécution. Le constructeur principal du Gothard, Louis Favre, par exemple, avait accepté des conditions contractuelles qui prévoyaient des fortes pénalisations en cas de retards. Des pénalités semblables avaient été adoptées dans le contrat de percement du Simplon. La suppression des attentes post-explosion et la volonté de reprendre les travaux en sont des preuves très claires.

Dans ce travail, plus que les motifs de la grève, et à ses conséquences sur les conditions de travail, nous voulons nous concentrer sur les réactions extérieures, de la presse et de la population. A ce titre, toujours dans la lettre du docteur Ferdinando Giaccone (1875), on lit : « *une des nombreuses causes des événements de lutte de Göschenen est pour moi, le mépris avec lequel sont traités les italiens dans le canton Uri, et les mesures arbitraires de la police cantonale* »<sup>41</sup>. Quant aux réactions de la presse, il faut dire que, au Tessin, malgré le nombre de morts, l'événement ne fut que peu médiatisé<sup>45</sup>. Peut-être parce que la grève étant un nouveau concept, les voix en défense des ouvriers furent timides et peu nombreuses. L'analyse de l'intervention de deux journaux différents permet de mettre à jour multitude des réactions qu'ont provoqué ces grèves. Dans le premier document, publié après les événements par la *Neue Zürcher Zeitung*, le comportement de la police est complètement justifié :

*« Rien ne justifie le comportement des insatisfaits [les grévistes], qui sont responsables du sang versé [...] Après qu'à Göschenen, [beaucoup des ouvriers contestataires] avaient pris une mauvaise voie, la rapide et énergique intervention*

---

<sup>43</sup> CRIVELLI Ruggero, op. cit., p. 95

<sup>44</sup> Lors du percement du tunnel à l'explosif, après chaque mise à feu, un nuage de gaz toxiques et de poussières transite à travers le tunnel grâce à la ventilation afin d'être évacué à l'extérieur. Habituellement, il est indispensable d'arrêter les travaux, car les ouvriers devraient quitter la galerie, le temps d'évacuer le nuage. Pressé par les délais de livraison du tunnel, les ingénieurs ont supprimé ce temps d'attente pour gagner du temps.

<sup>45</sup> Selon : MARTINETTI Orazio, op. cit. [2], p. 316

*de la police et de la milice s'imposait comme mesure absolument nécessaire pour éviter des disgrâces majeures ».*<sup>46</sup>

Au Tessin, par contre, le journal de Lugano *Il Repubblicano della Svizzera italiana* se lève en défenseur des ouvriers et des italiens. Dans ce document, l'attitude prise pour défendre les italiens est surprenante pour un journal tessinois qui habituellement méprise les Italiens:

*« Ce n'est pas l'analogie de race qui nous inspire, mais on doit dire qu'on a ressenti un fort sens de dégoût en lisant, dans certains articles des périodiques de la Suisse alémanique, des phrases offensives contre les ouvriers italiens, seulement parce qu'ils sont italiens. Comme s'ils ne n'étaient pas comme les autres, alors qu'ils sont des gens honnêtes, raisonnables, tenaces au travail, sobres dans les plaisirs, hardis dans le danger, capables de se sacrifier pour une juste cause, ayant toutes les peines et toutes les privations de la vie artisanale. [...] Le tunnel du Gothard ne doit pas être construit au prix du sang et de la vie d'un peuple d'ouvriers. On laisse ce triste privilège au pyramides des Pharaons »*<sup>47</sup>

Selon les informations qu'on a à disposition, les prises de position en faveur des autorités qui ont ordonné la répression semblent plus nombreuses. L'idée étant qu'en agissant avec la force, ils ont évité des mésaventures plus graves. Parmi les autorités, entre autre, on rencontre des tentatives de manipulation de l'opinion publique plus ou moins cachés<sup>48</sup>. On cherche à faire endosser la responsabilité complète aux ouvriers. Tous les efforts dans les enquêtes sont faits pour prouver que les ouvriers étaient armés et avaient tiré les premiers. Même le président de la confédération Scherrer estimait *« souhaitable de confirmer que des coups de revolver tirés par des ouvriers étaient partis avant que l'équipe de policiers ne fasse feu »*<sup>49</sup>.

Du côté du Simplon, le phénomène des grèves fut aussi présent mais de moindre importance. A Brigue, la grève la plus sérieuse se passa entre le 8 et le 20 novembre 1899. Les ouvriers réclamaient des augmentations de salaire, la suppression du travail à la tâche, et la création d'un comité permanent pour négocier avec l'entreprise. La révolte a été attisée par des *« agitateurs étrangers »* qui ont été traquées puis expulsés du pays par la police et des unités militaires appelées en renforts. Heureusement il n'y a pas eu de combats sérieux grâce aux négociations menés par la société constructrice et on a fini par reprendre les travaux après un épisode qu'on a qualifié plus tard, en 1920, de *« manifestation plus bruyante que dangereuse »*<sup>50</sup>

Un autre exemple est celui de la grève du 13 juin au 6 juillet 1901 pour laquelle, la milice a aussi été mise en alerte. Ce qu'on retient d'intéressant ici est la vision du problème de la part de la *Gazette du Valais* qui à ce propos écrit :

---

<sup>46</sup> Traduit de: *Neue Zürcher Zeitung*, 5.8.1875, copie in: KASTLI Tobias [1], *Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1875*, Basel: Lenos Presse, 1977, p. 22

<sup>47</sup> Traduit de: *Il Repubblicano della Svizzera italiana*, "Lo sciopero di Goeschenen", 14.8.1875 (voir annexe 7)

<sup>48</sup> KAESTLI Tobias [2], "Le condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori stranieri del tunnel del Gottardo", in: *Gli italiani in Svizzera*, Bellinzona: Casagrande, 2004, p. 30

<sup>49</sup> Traduit de: "Brief von Ständerat Franz Lusser (Uri) an den Urner Regierungsrat", 1875, in: KASTLI Tobias, op. cit., p. 44

<sup>50</sup> STOCKMAR Joseph, *Histoire du chemin de fer du Simplon*, Lausanne : Payot, 1920 p. 106

« Mais ces conditions si dures, les ouvriers les connaissaient quand ils les ont acceptées. Ils savent d'ailleurs que pour les vacances qui se produisent dans leurs rangs, il en est toujours de prêts pour les remplir. Que peuvent-ils donc espérer d'une grève dans de telles conditions... »<sup>51</sup>

A l'occasion des grèves, de nombreuses critiques affluent de nombreux endroits. On trouve aussi ceux qui défendent inconditionnellement les droits de ces ouvriers. Dans ce domaine on veut mettre en évidence le fait que, les réactions des autorités étaient probablement souvent démesurées et induites par des sentiments de peur. D'ailleurs, un article de la *Basler Zeitung*, en relation avec la grève de Göschenen en 1875, écrit : « Quand, hier, dans le cours de la matinée, la nouvelle des faits de Göschenen a circulé, chez les [anxieux] la peur a augmenté et ils ont craint que les italiens n'envahissent toute la vallée »<sup>52</sup>. La peur de voir les ouvriers se rebeller implique des réactions négatives envers eux. Dans la majorité de la Suisse de l'époque, la peur des mouvements ouvriers, malgré les prises de position en faveur des travailleurs, l'état d'esprit général est opposé aux revendications ouvrières. Les tentatives de grève sont matées au plus vite. Le fossé se creuse entre ouvriers et population.

### 5.5 Travailler le jour du Seigneur

L'arrivée de la technologie et de l'industrie, a apporté avec elle un autre aspect problématique pour les habitudes enracinées des sociétés alpines. La loi du profit impose en fait de « ne jamais arrêter le temps »<sup>53</sup>. L'aspect qu'on veut approcher ici est celui de la religion. En effet, les travaux de percement devaient être réalisés sept jours sur sept, selon les ingénieurs. Or, le dimanche est, depuis toujours, le jour dédié au Seigneur. Chaque activité devait être arrêtée selon les habitudes des gens de la région. Le fait est qu'en 1873, dans la vallée de la Leventina, un décret du gouvernement cantonal annule une loi qui empêche le travail pendant les jours fériés. Cette modification de loi est perçue, dans de nombreux villages enracinés dans la foi catholique, comme une offense intolérable. La profanation du jour du Seigneur à cause de l'urgence des travaux de percement, n'est pas un argument valable aux yeux de beaucoup. Dans plusieurs communes les réactions sont immédiates. Une lettre apparue dans *Il credente cattolico* en 1879, suite à une proposition d'annuler ce décret, nous permet d'illustrer la perception du problème : « ...en contraste non seulement à la loi divine mais aussi aux prescriptions civiles, on profane publiquement dans la façon la plus scandaleuse le jour du Seigneur »<sup>54</sup>

Cette fois-ci on touche au cœur même des croyances de la société très religieuse. Ce fait est encore un élément qui a fâché la population contre les ouvriers et les tunnels. Une fois encore on voit le grand contraste qu'il y avait entre l'arrivée de la technologie et les habitudes locales.

### 5.6 Problèmes linguistiques et commerciaux

Deux autres aspects, en quelque sorte liés, nous permettent de clore cette analyse. Le premier aspect est celui de la langue italienne dans les régions germanophones et/ou francophones. Le

<sup>51</sup> *Gazette du Valais*, « La grève du Simplon », 29.7.1901 (voir annexe 7)

<sup>52</sup> Traduit de: *Basler Nachrichten*, 1.8.1875, copie in: KASTLI Tobias [1], op. cit., p. 17

<sup>53</sup> CRIVELLI Ruggero, op. cit., p. 95

<sup>54</sup> Traduit de: *Il credente cattolico*, "Cronaca cantonale: Faido", 31.7.1879

deuxième est celui du commerce. Dans le cas du Simplon, on parle souvent de « *invasion italienne* » et on se plaint que, dans certains pays, la langue italienne est désormais devenue la langue principale. Les populations indigènes, selon un article de la *Gazette du Valais*<sup>55</sup> de 1900, seraient quasiment obligées, suite à l'invasion italienne, d'abandonner leur langue maternelle alémanique au profit de l'italien. Dans toute la Suisse, des écoles, où l'enseignement se fait en italien, se sont ouvertes. Ce fait est souvent perçu comme étant un danger pour la population du lieu qui, avec mépris, parle souvent de « *colonisation italienne* ».

Il faut préciser que l'arrivée de la langue italienne a aussi provoqué des côtés positifs pour certains : Toujours dans la *Gazette du Valais*, par exemple, un article du 1902 invite fortement à apprendre l'italien et décrit le tunnel du Simplon comme un magnifique instrument de prospérité futur :

*«...et je pense qu'il vaut mieux, dans l'intérêt de chacun, apprendre l'italien dès aujourd'hui, plutôt que de manquer les occasions qui se présenteront infailliblement dès l'ouverture de la ligne.»*<sup>56</sup>

Un autre point qui provoque la lamentation des populations locales est le fait que, la colonie de travailleurs, n'est pas rentable pour les commerces locaux. Les commerçants se plaignent du fait que, malgré la présence de tout ces gens, les recettes n'augmentent pas. Ils accusent les italiens de « *vivre seulement d'eau et de polenta* »<sup>57</sup>. Dans un article de 1902 de la *Gazette du Valais*, on résume la perception indigène. On y voit aussi le sentiment que l'avancée de la langue italienne est liée à un sentiment de mal-être pour les autochtones :

*« ...Ce sont les Valaisans qui, chez eux, paraissent des étrangers. Ils sont perdus au milieu de cette affluence de gens qui parlent d'autres langues [...] Les commerçants commentent avec amertume le chiffre des mandats consignés à destination d'Italie dans les bureaux de poste de Brigue et Naters. Ils déplorent que ce fleuve d'argent s'écoule au dehors sans arroser le pays... »*<sup>58</sup>

D'autre part il faut savoir que les commerçants des deux régions se livraient à une véritable spéculation sur les prix des denrées pour gagner des l'argent sur le dos des ouvriers. Cela n'a pas favorisé le commerce avec les travailleurs.

Toujours concernant le commerce, mais cette fois sur le front du Gothard, un autre aspect vaut la peine d'être cité. Pour lutter contre l'augmentation des prix dans les commerces locaux, l'entreprise du Gothard, de l'entrepreneur Louis Favre, utilise une forme particulière de paiement des ouvriers. Une partie des anticipations des salaires est donnée sous forme des « bons ». A Göschenen, comme dans d'autres localités, ces bons peuvent être utilisés dans les négoce alimentaires gérés directement par l'entreprise qui évidemment gagnait de l'argent. Il est claire que cette forme particulière de paiement n'était pas bien vue ni par les ouvriers, qui par principe se méfiaient de tous ce qui concerne le patron, ni par les commerçants locaux, qui se voyaient empêchées de faire affaires avec les ouvriers. En relation avec la grève de Göschenen, qu'on a déjà cité plus haut, certains laissent entendre que les commerçants ont secrètement

---

<sup>55</sup> *Gazette du Valais*, « Le tunnel du Simplon », 7.11.1900 (voir annexe 8)

<sup>56</sup> *Gazette du Valais*, « Pour la langue italienne », 18 juin 1902 (voir annexe 8)

<sup>57</sup> *Gazette du Valais*, « Le plus long tunnel du monde », 15.2.1902 (voir annexe 8)

<sup>58</sup> *Gazette du Valais*, « Le plus long tunnel du monde », 15.2.1902 (voir annexe 8)

contribué à alimenter la rébellion des ouvriers, pour favoriser la suppression du système de bons<sup>59</sup>.

On retrouve dans cette problématique les tensions liées au nombre d'ouvrier. Les indigènes ne se sentent plus chez eux. Ils côtoient tous les jours des milliers d'ouvriers dans des villages qui auparavant ne comptaient que quelques âmes. Les discours concernant la langue italienne envahissante sont des indicateurs de la solitude que ressentait la population locale, noyée dans cette masse. On retrouve aussi les incompréhensions liées à la différence culturelle. Les Suisses se plaignent que les Italiens ne font pas marcher le commerce car ils ne consomment que des produits italiens. C'est un agissement somme tout assez normal car ces derniers sont tout de même déracinés. C'est un moyen de garder ses liens avec son pays. Quant au système de bon introduit au Gothard, on pourrait penser que l'entreprise a fait cela pour éviter de mettre en rapport la population et les ouvriers afin d'éviter des conflits en plus de gagner de l'argent. Apparemment cela provoque l'effet contraire. Cela démontre que cette relation entre indigènes et travailleurs est ambiguë. D'un côté on rejette les étrangers mais on se plaint aussi quand ils ne viennent pas faire marcher les commerces locaux.

Les travaux de construction du chemin de fer ont amené avec eux une multitude d'aspects qui ont bouleversé le tissu social local pendant la construction. Nous avons relevé ceux qui nous paraissaient essentiels pour expliquer les réactions de la population. Pris individuellement, certains aspects pourraient être insignifiants. Pourtant, si ces facteurs se sont additionnés, on peut facilement comprendre l'effet qu'ils peuvent avoir eu sur le tissu social. La population s'est sentie agressée par une multitude d'événements. Elle s'est sentie déracinée et perdue dans son propre pays. Au niveau social, les travailleurs ont apporté une culture inconnue qui a choqué la population. Cela a créé de vive réaction, et un rejet certain des ouvriers étrangers. Ceci a fait que le regard de la population locale est resté braquée sur ces événements au point d'oublier les possibilités que le tunnel allait apporter une fois qu'il serait fini. Pendant le chantier, elle a véritablement rejeté le tunnel et ses ouvriers.

---

<sup>59</sup> KAESTLI Tobias, op. cit. [2], p. 28

## **6 Le Territoire pendant le chantier**

---

La thématique que l'on vient d'analyser, à savoir le rapport avec les étrangers, la nouveauté de la grève, les problèmes de la langue et ceux liés au commerce, peut être qualifié de sociétale (ou social). Dans ce qui suit nous voulons traiter d'aspects liés au territoire<sup>60</sup>. Néanmoins, il faut préciser que ces thèmes sont interdépendants et ne peuvent être totalement séparés, car le territoire est le fait de la population.

### **6.1 L'eau : une ressource difficile à partager**

L'un des problèmes ressenti en plusieurs circonstances est celui de l'approvisionnement en eau. Les travaux de percement des tunnels ont demandé une grande quantité d'eau. Elle était utilisée pour les besoins vitaux des très nombreux ouvriers et pour la production de l'air comprimée nécessaire au fonctionnement des outils mécaniques et électriques. De plus, le percement de la roche a provoqué des changements dans l'équilibre des eaux souterraines. Les fortes arrivées d'eau dans les tunnels, rencontrées dans certaines phases du percement, en sont la preuve. Cette même eau, était un élément vital et indispensable pour la population locale et ses activités. Les compagnies de construction devaient la gérer avec précaution car son partage avec la population pouvaient rapidement dégénérer en conflit. A l'époque de la construction des tunnels, dans pratiquement tous les villages de montagne, l'eau potable n'arrivait pas directement aux maisons. Le seul moyen d'approvisionnement était assuré par les nombreuses fontaines publiques.

De nombreuses informations relatives à ce sujet pour le village d'Airolo sont à disposition dans le livre de Ugo Maffioletti<sup>61</sup>. Elles nous permettent d'approfondir ce thème particulier. Dans ce village, jusqu'à l'arrivée des travaux, il n'y avait pas de préoccupations particulières concernant l'eau, étant donné sa grande disponibilité. Des problèmes vont arriver avec les travaux. Le premier signal d'alarme serait daté de 1873, juste après le début des travaux. Les énormes infiltrations d'eau, rencontrées dans le tunnel, coïncident avec la sécheresse de l'une des principales fontaines du village. Les autorités publiques, devant la nécessité immédiate de résoudre la situation, demandent à la Compagnie du Gothard d'intervenir. Une divergence d'intérêt va apparaître entre les deux partis concernés. D'une part la commune représente les intérêts de la population. D'autre part la Compagnie réagit selon la loi du profit. Ces deux visions sont complètement opposées.

La société constructrice, au lieu de favoriser la résolution du problème, propose des indemnités financières, et, éventuellement, de remettre la fontaine en fonction en prélevant une partie du flux des autres fontaines du village. Ces solutions se révèlent inacceptables pour les autorités, qui sont tenues de satisfaire les nécessités de la collectivité. Pour la Compagnie, par contre, l'instauration d'un système d'indemnisation pourrait éviter de nombreuses préoccupations et des pertes de temps causées par les travaux de remise en état. Avec le temps, les craintes ne cessent d'augmenter. La population étant aussi touchée. Elle s'est aussi impliquée en faisant entendre sa voix. Le propriétaire d'un terrain pouvait disposer d'une source selon son gré, à condition de garantir un débit minimal pour les terrains à l'aval. Pour

---

<sup>60</sup> Territoire dans le sens de l'organisation des villes/villages et de leur population

<sup>61</sup> MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., pp. 53-84

eux aussi, sauf cas particuliers, la première préoccupation était le rétablissement de la situation originale au lieu d'accepter une indemnisation. L'eau est un bien trop important. Dans tous les cas, les responsables des travaux se montraient assez peu enclins à la réparation des dommages ni à la construction de structures aptes à l'amélioration de la situation générale. Paradoxalement, les autorités recevaient de plus en plus de requêtes d'exploitation de sources et de cours d'eau, de part de la Compagnie. Le déroulement des activités de construction demandaient un volume d'eau toujours plus grand. A la fin de l'année 1873, par exemple, une requête est faite, au Conseil d'Etat, pour disposer des eaux de la Tremola, un torrent qui descend du col du Gothard. La municipalité d'Airolo répond favorablement aux requêtes du Conseil d'Etat, qui gère la relation entre les deux partis, mais ne manque pas de se plaindre du comportement de la Compagnie du Gothard<sup>62</sup>. Finalement une concession de 99 ans pour l'utilisation des eaux de la Tremola, mais avec des recommandations concernant le débit minimal, sera donnée.

La période de problèmes majeurs en relation à la disponibilité d'eau potable, est le printemps 1874. En effet, à ce moment, l'eau disparaît des trois fontaines principales du village, qui se retrouve donc sans eau. Ainsi, les autorités d'Airolo décident de s'offrir les services d'un avocat et menacent d'utiliser les eaux de la Tremola, qui ne sont déjà plus suffisantes pour les travaux du tunnel. Epouvantées par cette perspective, les responsables des travaux décident de mettre en fonction un système de récolte des eaux depuis l'autre versant de la vallée. Cela ne résout que partiellement le problème. Il reste encore à solutionner le problème du manque d'eau pour les activités agricoles et bétailières. Le climat est très tendu. Deux lettres écrites en 1874 en témoignent. Dans la première, les autorités d'Airolo, se plaignent de la situation à l'ingénieur responsable des travaux:

*« ...Nous sommes obligés d'attirer votre attention sur cet objet, suite aux réclamations qui nous parviennent des privés qui appellent au droit à l'accès à l'eau pour leurs étables »*<sup>63</sup>

Dans la deuxième lettre, l'ingénieur Gruber répond, avec un ton animé. Il décline toutes responsabilités, et accuse les autorités et la population :

*« ...si les intéressés [les privés qui se plaignent] utilisaient avec plus de précaution l'eau et s'ils s'agissaient un peu moins d'égoïstes, au lieu de venir continuellement avec de nouvelles prétentions et réclamations. »*<sup>63</sup>

Une nouvelle fois, les nécessités antagonistes mais essentielles des deux parties sont en total inadéquation. Il en résulte une série interminable d'actions et de réactions entre les autorités locales et la Compagnie. Pendant toute la décennie des travaux, ces problèmes seront toujours présents. Les mois de printemps semblaient les plus problématiques. Dans les périodes estivales, les problèmes étaient moins présents car beaucoup de paysans partaient pour les alpages. Les besoins d'eau dans le village étaient donc fortement diminués. Néanmoins, il y a aussi eu quelques problèmes dans les alpages, comme le montre une lettre, écrite par les autorités d'Airolo, en mai, 1875 à la Compagnie:

*« Déjà depuis deux ans, plusieurs sources placées sur les terrains de propriété de la Bourgeoisie et nécessaires à l'approvisionnement d'eau pour les bêtes pendant la saison de la pâture, ont disparu. Pour ce manque, des conséquences graves*

<sup>62</sup> MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., p. 62

<sup>63</sup> Gotthardbahn Archiv Luzern, 308 24 XI, 1874, copie in: MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., pp. 71-72

*furent déjà ressentis, mais on a patienté en vue des plus urgents engagements que votre société attendait de satisfaire [ils parlent du projet de récolte de l'eau, pour les fontaines du village, depuis l'autre versant de la vallée] [...] En vous rappelant ces faits, nous faisons une demande pour que vous puissiez finalement penser à intervenir rapidement et sans autre retard. »<sup>64</sup>*

Même après l'inauguration du tunnel, les gênes ne seront pas totalement résolues. Dans les années suivantes, étant donné une nécessité croissante d'eau dans la commune (pour le village et pour le chemin de fer), un projet complet d'aqueduc est imaginé par la société ferroviaire. Il sera accepté par la commune et réalisé. Cet objet résoudra les problèmes et mettra un terme à des années de tension autour des ressources en eau.

Dans le cas du Simplon, il y a eu beaucoup de problèmes d'eau lors du percement. Les travaux ont pris énormément de retard à cause de pénétrations dans des nappes souterraines inconnues. On a même dû condamner la galerie côté italien avec une porte étanche et finir le percement par l'autre côté, car les travaux devenaient impossibles à cause de l'eau. D'autre part, on utilisait aussi la force hydraulique pour le percement du tunnel. A Mörel, on a détourné le Rhône et construit un canal en béton armé long de 3.2 kilomètres afin d'alimenter un château d'eau nécessaire à l'alimentation de turbines électriques.

Les énormes quantités d'eau libérées de la montagne ont beaucoup fait parler les gens. La *Gazettes du Valais* n'a cessé de relater les différents problèmes liés à l'eau dans le tunnel durant toute sa construction. Cela a fait circuler plusieurs rumeurs qui disaient que les nappes d'eau du haut Valais étaient menacées par le tunnel. Par exemple, selon un article de la *Gazette de Lausanne* en 1907, on avait peur que l'eau de la station thermale de Loèche-les-Bains soit asséchée :

*« [les eaux de Loèche-les-Bains] ont diminuée sensiblement de débit quand furent ouvertes les sources d'eau qui rendirent un moment si difficiles les travaux de percement du Simplon. »<sup>65</sup>*

En fait, il ne s'agissait que de rumeur. Des hydrogéologues ont montré qu'il n'y avait pas eu de tarissement réel de la source des bains et finalement on a démontré que, aussi impressionnant qu'ont été les venues d'eau dans le tunnel du Simplon, cela n'a pas affecté les sources et les cours d'eau de la région de Brigue<sup>65</sup>. Les rumeurs d'assèchement de source n'étaient pas fondées. Il s'agit tout de même d'un signe qui montre la sensibilité du sujet et la peur du manque d'eau. Bien qu'il n'y ait pas eu de conflit ouvert comme au Gothard, une certaine tension était palpable. Dès que le débit d'une certaine rivière semblait diminuer, les travaux de percement étaient montrés du doigt.

## 6.2 L'état des routes : mécontentement

Un autre thème qui a inquiété était l'état des routes, qui à l'époque étaient simplement revêtues de gravier. Comme déjà spécifié dans l'introduction, les routes suisses étaient considérées comme étant de très bonne qualité<sup>66</sup>. Le trafic par les cols routiers dépendait fortement de cette

<sup>64</sup> Gotthardbahn Archiv Luzern, 308 13 V, 1875, copie in: MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., pp. 140-142 (voir annexe 9)

<sup>65</sup> *Gazette de Lausanne*, « Les eaux de la Loèche et les tunnels », in : *Gazette du Valais*, no 76, 2 juillet 1907, p. 2

<sup>66</sup> STEPHENSON R., SWINBURNE H., op. cit., p. 7

qualité si bien que lorsque les travaux de percement perturbèrent les routes cela suscita des inquiétudes auprès des autorités et de la population. Les travaux ont provoqués une très rapide dégradation des voies de communications aux abords du tunnel, dès le début du chantier. Concernant ce sujet, nous avons beaucoup d'information pour le Gothard mais aucune trace écrite pour le cas Simplon. Néanmoins il est probable que le percement du Simplon ait aussi provoqué certains problèmes de ce type.

Au Gothard<sup>67</sup>, la Compagnie de l'ingénieur Favre utilisait de lourds charriots, possédants des roues étroites très agressives pour les routes, qui d'ailleurs n'étaient pas réglementaires, en terme de pression, selon la loi tessinoise. En plus de cela, plusieurs ouvrages annexes aux routes, comme par exemple des murs latéraux, ont été fortement endommagés par ces convois inhabituels. Les dégâts étaient tels que dans certain cas les routes furent coupées à cause de leur trop mauvais état. L'entreprise utilisait aussi les abords des routes pour entreposer du matériel. Cela provoquait aussi des perturbations de trafic. Elle se permit même de dévier, sans aucune autorisation, le tracé de certaines routes selon ses propres nécessités. Ces perturbations ont fait que les rapports entre Favre et les autorités publiques sont devenus très tendus. Dans le livre de Maffioletti, on donne une longue description de cette problématique en présentant une série de lettres entre Favre et les autorités cantonales et nationales. Nous avons renoncé à les reporter car elles ne touchent pas directement les réactions de la population. Il nous semble tout de même intéressant de réfléchir aux gênes causées par le mauvais état de ces routes. Cela avait pour conséquence de diminuer directement leur performance et donc de pénaliser directement les gens qui en vivaient. De plus, le fait que l'entreprise soit responsable de la dégradation des routes avait pour résultat de la discrédité aux yeux de la population.

Comme nous l'avons cité dans le début de ce paragraphe, ces conflits entre entreprises et autorités ne touchent qu'indirectement la population. En effet, elle ne participe pas directement au débat mais en subit les conséquences. D'une certaine manière le percement influençait la qualité de vie des gens. Cela a eu pour implication d'apporter un mécontentement populaire et des sentiments négatifs envers les tunnels, les entreprises et ce qui leurs était liés, qui s'ajouta aux autres frustrations.

---

<sup>67</sup> Pour tout ce qui suit: MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., pp. 85-96

## 7 Les changements imprimés sur le tissu socio-culturel local

---

Malgré les facteurs négatifs rencontrés dans les périodes de construction, la population des montagnes attendait beaucoup de l'arrivée des chemins de fer. Dans une description du jour de l'inauguration du tunnel du Saint Gothard (1882), on peut se faire une idée du contexte joyeux de la cérémonie. Le Conseiller Fédéral Simon Bavier dît lors du discours inaugural:

*« Partout, les gares étaient décorées, partout on nous accueillait avec musique et fleurs. Partout, -mais surtout à Bellinzona et à Lugano des discours en abondance... »*<sup>68</sup>

Le même jour, à certains endroits, il y avait aussi des réactions moins positives. Plusieurs choses étaient en train de se modifier, le même auteur a aussi écrit:

*« A la gare de Amsteg, il y avait un drapeau noir, et les pauvres gens de ce village n'avaient pas tort. En effet, l'ouverture de la ligne ferroviaire mettait un terme aux transports avec les animaux qui, exercés actuellement avec plus de 400 chevaux chargés quotidiennement, assuraient à la population locale d'importantes recettes»*<sup>68</sup>

Un article de la *Gazette de Vevey* en 1910, repris par la *Gazette de Valais* montre le changement brutal dans le mode de vie des paysans de montagne. Il n'est pas directement lié à la ligne du Simplon mais est un bon exemple des changements qui s'opèrent:

*« En Valais, à chaque station de chemin de fer un peu fréquentée par les touristes, on trouve toujours une kyrielle de véhicules de toutes formes que les paysans veulent louer pour nous mener dans la montagne. [...] Je lui disais que cette voie ferrée [ligne Martigny-Orsières] allait enlever leur gagne-pain à un nombre de gens et surtout aux charretiers. [...] Les Montagnards qui laissant tomber les rênes de leur mulets, reprennent la faux et la faucille »*<sup>69</sup>

A nouveau, aussi dans le contexte après l'ouverture des tunnels, on est confrontés à un mélange de pensées positives et négatives, dans un jeu d'espairs et de peurs. Certaines peurs du début de chantier se concrétisent, d'autres disparaissent.

L'analyse de changements à long terme apportés aux sociétés alpines par l'arrivée du chemin de fer sort de notre domaine d'étude. Nous voudrions tout de même traiter quelques aspects intéressants pour notre problématique car directement induit des chantiers. Les principaux problèmes présents lors du chantier décrit ci-avant peuvent être classés en trois catégories : les ouvriers, le chantier et les impacts sur le territoire. Les gênes du chantier se sont effacées dès les ouvrages terminés mais les deux autres thèmes sont restés. Dans ce qui suit nous voulons analyser leur évolution juste après le chantier.

---

<sup>68</sup> CRIVELLI Ruggero, op. cit., p. 71

<sup>69</sup> MONOD Eugène, *Gazette de Vevey*, « Ils reviennent à la terre », in : *Gazette du Valais*, no 85, 25 juillet 1910, pp. 2-3 (voir annexe 10)

## 7.1 *Mariages, influences culturelles et ceux qui sont restés*

Qu'est-il arrivé aux nombreux ouvriers étrangers après la fin des travaux ? Sont-ils rentrés chez eux ou se sont-ils installés dans les régions où ils ont travaillé des années ? Les statistiques des mariages enregistrés à Airolo nous permettent d'aborder le thème<sup>70</sup>. Durant la période 1860-1872, soit juste avant le début des travaux, on enregistre 99 mariages. Des étrangers sont impliqués seulement dans quatre cas et il s'agit toujours d'hommes avec une femme indigène. De plus, dans la plupart des mariages entre Suisses, homme et femme sont tous les deux de Airolo et non pas des villages en proximité. Cela démontre que la société locale est très fermée et que les échanges culturels sont très rares.

Dans le période 1873-1885, en pleine exécution des travaux, on compte 175 mariages. Ce nombre plus élevé est un signal clair de l'augmentation démographique. On rappelle que, à Airolo, la population a plus que doublée en peu de temps. Cette fois, on compte 50 mariages de couple étrangers et 25 formés de femmes indigènes avec un homme étranger. Il s'agit d'une notable augmentation des échanges culturels. Cette augmentation de mariage des personnes étrangères est clairement imputable à l'arrivée d'étrangers due au tunnel.

La valeur des mariages entre homme étranger et femme indigène peut aussi expliquer, en partie, certains conflits, entre la population locale et les ouvriers. Des sentiments de jalousie s'ajoutent aux autres mécontentements. Un autre facteur important se cache derrière ses chiffres : les jeunes indigènes émigrants sont presque toujours des hommes et ainsi il reste dans les villages beaucoup de femmes célibataires qui trouvent, chez les ouvriers immigrés, les hommes qui manquent

Enfin, entre 1886 et 1900, après la fin des travaux, on compte 120 mariages. Onze d'entre eux concerne des hommes étrangers et, pour la première fois, on trouve sept mariages entre une femme étrangère et un homme Airolese. Cette valeur est un signal fort d'ouverture vers l'extérieur. Néanmoins, comme le décrit Maffioletti<sup>71</sup>, cet élément n'est pas signe d'une parfaite intégration mais seulement un signe de changement de mentalité. Par exemple, les enfants des couples étrangers, fréquentent des écoles italiennes créées, à l'époque, par la Compagnie de Favre, au lieu des écoles communales. Ces chiffres sont à comparer aux milliers d'ouvriers travaillant pour le tunnel. Les quelques uns qui sont restés représentent donc une très faible partie. On le remarque dans les statistiques des mariages. Néanmoins on constate qu'ils ont eu une influence. Ils ont changé un petit quelque chose dans l'ouverture de la société.

Le cas du Simplon est sensiblement différent du Gothard car peu après la fin de la construction du premier tunnel (1906), le second a débuté (1913-1922). Beaucoup d'étrangers sont restés car il y avait encore du travail. De plus, on est presque 50 ans plus tard qu'au Gothard quand les travaux se terminent définitivement. Le système social a eu le temps de changer. Néanmoins on retrouve pendant la période du chantier des similitudes. Un indicateur de la population italienne présente dans le canton du valais est la fréquentation de écoles italienne. Ces dernières avaient été ouvertes durant le premier chantier par des groupements d'immigrés italiens, essentiellement des femmes. Les enfants des ouvriers étaient d'abord scolarisés dans les écoles suisses mais étaient souvent en difficulté à cause de la langue. On retrouve donc, comme au Tessin une certaine séparation entre élèves suisses et italiens. La statistique du nombre d'élèves

---

<sup>70</sup> Les chiffres qui suivent sont tirés de : MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., p. 126

<sup>71</sup> MAFFIOLETTI Ugo, op. cit., p. 128

fréquentant les écoles italiennes montre le relativement grand nombre d'italien présent après le premier tunnel. Ensuite on voit un pic lors du début des travaux du deuxième chantier puis une baisse dès 1914. La première guerre mondiale a eu pour conséquence que l'Italie a appelée les ouvriers sous les drapeaux. Le chantier du Simplon a d'ailleurs été stoppé à plusieurs occasions et ce n'est qu'en 1919 que les travaux ont repris normalement. En 1924 et 1927, après la fin du chantier, on retrouve presque les chiffres de 1912, ce chiffre est relativement grand et est donc un signe qu'un bon nombre de familles italiennes sont restées<sup>72</sup>.

Année	1912	1913	1914	1916	1918	1919	1920	1924	1927
Nb élèves	114	600	620	245	370	301	308	127	106

**Tableau 1: Statistiques du nombre des élèves fréquentant les écoles italiennes du Haut Valais**

Enfin, les ouvriers étrangers arrivés avec le chantier sont pour la plupart rentrés au pays dès la fin des travaux. Seul quelques uns se sont implantés dans les régions des tunnels. Cela ne veut pas dire qu'ils se soient totalement intégrés à la population locale dès le début. Mais il s'agit certainement d'un signe d'apaisement des tensions qui existaient pendant les chantiers. En effet, si les relations avec la population locale étaient restées si mauvaise, une colonie italienne ne serait pas restée sur place. On voit aussi que l'arrivée d'étrangers, a permis une certaine ouverture de la société locale puisque l'on a célébré des mariages entre indigènes et étrangers. Néanmoins, cela ne signifie pas encore que la mentalité était ouverte à l'intégration totale. On le voit dans le cas des écoles italiennes au Valais, et plus étonnant encore, au Tessin où l'on parle la même langue. Toutefois, on peut affirmer que cela a été le point de départ d'une période d'ouverture des esprits envers les étrangers.

## 7.2 *Position des gares: Technologie au service du territoire ou territoire au service de la technologie?*

Pour répondre à cette question nous avons choisi d'aborder le problème du point de vue de la position des gares. Le cas du Tessin est très intéressant. Nous avons des exemples pour tout le canton mais nous allons traiter essentiellement le cas de la Leventina. Cette vallée, qui se trouve à la sortie sud du tunnel du Gothard accueille la ligne ferroviaire dans toute sa longueur. Dans ce contexte il faut se rappeler des paramètres très contraignants que, les choix politiques internationaux, ont imposé sur le tracé. Le passage à travers le Tessin était premièrement considéré comme une opportunité pour l'Europe et non pas pour le Tessin. Les choix qui ont été faits n'étaient donc pas principalement en faveur de cette région<sup>73</sup>. Les performances d'une ligne internationale demandaient de faible pente et des courbes à grand rayon, critères peu compatibles avec la topographie des lieux. Certains villages comme Faïdo, Giornico et Airolo en

<sup>72</sup> STEINER-FERRARINI Marina, *La colonia italiana dell'alto Vallese*, Domodossola: Editel, 1988, p. 56

<sup>73</sup> Le contenu de la convention internationale 1869 mentionne que la Suisse s'engage surtout à défendre les intérêts du trafic à grande échelle, plutôt que ceux du trafic local. Voir l'introduction pour le cas du Gothard<sup>19</sup>.

ont fait les frais. A Faïdo, la gare a été placée à environ 1 kilomètre du vieux village<sup>74</sup>. A Giornico, elle se situe à plus de 2 kilomètre du centre. Quant à Airolo, elle a été construite sur un remblai de matériaux d'excavation du tunnel, aux pieds du village linéaire d'origine qui s'était développé autour de la route du col du Gothard. Ces exemples montrent que le territoire local a été négligé dans le choix des tracés. Les nécessités techniques pour garantir une ligne performante ont pris le dessus sur les nécessités locales.

Ainsi, on pourrait affirmer que dans ce cas, c'est le territoire qui est au service de la technologie et non pas l'inverse. Mais il ne faut pas oublier que, l'arrivée du chemin de fer, a apporté de profondes modifications au niveau de l'aménagement du territoire. Les populations touchées par ces contradictions locales ont réagi. Les villes et villages se sont finalement adaptés et un nouvel équilibre s'est créé. D'une manière générale, le chemin de fer des vallées est caractérisé par un double aspect. Premièrement la ligne a partitionné le territoire. Deuxièmement, la fonction des gares a provoqué une attraction au niveau de développement urbanistique. Les exemples des villages d'Airolo et de Faïdo sont deux exemples d'évolution différente suite au même problème initial de positionnement de la gare par rapport au village de l'époque<sup>75</sup>.

Au village d'Airolo, la gare a été placée, à l'aval du vieux village, sur un remblai à la sortie du tunnel. C'est un cas où la fonction de pôle attractif de la gare est bien visible. Le village s'est très fortement développé autour de cette dernière jusqu'à se lier à l'ancien pôle. Aujourd'hui, la zone de la gare fait entièrement partie du village et c'est dans cette zone que les centres publics (poste, banque, commerces, restaurants, ...) se sont implantés.

A Faïdo, il y a eu une évolution différente. Dans les années suivant l'ouverture de la voie ferrée, ce petit village a d'abord connu un intéressant développement touristique. Ce fait était principalement dû à l'initiative d'un privé qui a construit des auberges dans la zone de la gare, avant l'ouverture de la voie ferrée. Ainsi Faïdo est devenu un pôle touristique très attractif, surtout pour les italiens provenant de la région de Milan. Le sort de Faïdo a changé avec l'arrivée de la première guerre mondiale<sup>76</sup> moment qui a provoqué la fin du tourisme dans la zone<sup>77</sup>. Ainsi le village est resté composé de deux zones complètement distinctes : Faïdo-village et Faïdo-gare. Cette distinction reste encore bien visible aujourd'hui.

Dans certains cas, comme par exemple le cas d'Airolo ou de Locarno (ville au centre du Tessin), la position de la gare a activé un moteur de développement qui a permis plus tard de lier les deux pôles qui se sont créés : le vieux village et la zone de la gare. En effet les zones de gare se sont vite tournées vers le tourisme.

---

<sup>74</sup> Voir image 5: I successivi progetti della linea ferroviaria nella zona di Faïdo, in: BROGGINI Romano, "Esempi di trasformazione dell'ambiente a seguito dei lavori della linea del San Gottardo: nel locarnese e nella media leventina", in: *Il San Gottardo e l'Europa, genesi di una ferrovia alpina 1882-1982*, 1983, p.232

<sup>75</sup> ANTONINI Benedetto, "Elementi di lettura dell'impatto della ferrovia del Gottardo sul paesaggio ticinese", in: *Il San Gottardo e l'Europa, genesi di una ferrovia alpina 1882-1982*, 1983, p. 223

<sup>76</sup> Selon l'auteur, après la guerre la situation a changé. La Lire italienne a perdu de sa valeur et les flux touristiques milanais se sont orientés vers d'autres destinations italiennes : BROGGINI Romano, op. cit., p. 238

<sup>77</sup> Dans l'article de BROGGINI Romano, on trouve une complète description des faits. Un jeune homme, Ferdinando Petrini, a acheté les terrains environnants à la future gare. Il avait un projet d'innovation et d'ouverture de la zone de la gare et a construit plusieurs hôtels. Il s'agissait d'un précurseur qui, voyait dans l'arrivée du chemin de fer une énorme possibilité de développement. Il a permis la mise en place de toute une série d'initiatives locales en faveur du tourisme : BROGGINI Romano, op. cit., p. 237, 1983

Il est intéressant de prêter attention aux chiffres du tourisme dans le canton du Tessin pour illustrer cela. Dans les années de l'arrivée du chemin de fer, le nombre d'auberges est passé de 20 (pour 1405 lits) en 1880, à 64 (pour 3127 lits) en 1894 et à 208 (pour 7704 lits), en 1912<sup>78</sup>. La société, grâce à la possibilité d'ouverture offerte par la voie ferrée entre autre, a commence à s'orienter vers des vocations touristiques. Un dynamisme nouveau s'est installé dans la région. Personne auparavant n'avait prédit de tels chiffres. Les auberges, que l'on croyait menacées au début des travaux, ont retrouvé un nouveau souffle grâce au chemin de fer mais avec beaucoup de bouleversements.

Ces exemples nous montrent que, dans certains cas, l'arrivée de la voie ferrée a contribué à favoriser un développement qui a permis d'obtenir un nouvel équilibre dans l'aménagement du territoire. Dans d'autres cas, comme à Faido, ce fort développement initial n'a par contre pas continué. On n'a pas obtenu la même croissance. Cela montre bien que le chemin de fer à lui seul n'est pas le seul facteur favorisant le développement de la région. Toute une série d'autre élément rentre en compte. En conclusion, nous aimerions citer un article écrit par Antonini en 1973:

*« Le chemin de fer a transformé les équilibres socio-économiques régionaux du Canton en lui donnant une première structure hiérarchique, grâce au potentiel de développement de certaines parties par rapport à d'autres. »*<sup>79</sup>

Ainsi, si l'on regarde à long terme on peut dire que, certes, les lignes ont apportées des modifications, certes, elles n'avaient pas été réfléchies pour le niveau local, mais qu'elles ont apporté un renouveau dans certaines villes, qui n'est pas négatif. La technologie a rendu service au territoire dans de nombreux cas.

---

<sup>78</sup> ANTONINI Benedetto, op. cit., p. 225

<sup>79</sup> Traduit de: ANTONINI Benedetto, op. cit., p. 219

## **8 Conclusion**

---

Au stade des avant-projets, la perspective de la construction des tunnels a provoqué principalement deux positions dans la population suisse, pour les deux cas du Gothard et du Simplon. Premièrement, on trouve une attitude positive auprès de la population relativement éloigné, les personnes riches et influentes économiquement. Ils voyaient les futurs tunnels comme des opportunités de relier la Suisse à l'Europe. On pensait que cela allait apporter de nouvelles perspectives économiques. Souvent, on avait un regard fasciné devant la prouesse technique qu'allaient être les travaux de constructions des tunnels et une certaine utopie était visible. Cette catégorie de personnes ne se sentait pas concernés par les futurs chantiers ou ne pensait pas aux nuisances que cela allait apporter.

L'autre point de vue dominant était celui de la population des vallées alpines directement touchées par les futures nouvelles lignes et les travaux. Leur vision des choses était plus hésitante. Ils étaient tout à fait conscients du renouveau que les lignes ferroviaire pouvaient apporter à leur région qui était en mauvais posture économique. Néanmoins, ils avaient aussi peur de l'arrivée de la concurrence étrangère dans les secteurs économiques de l'agriculture, dominant dans ces régions. De plus, le fait que les transports par les cols risquaient d'être très fortement concurrencé par le rail ne faisait pas que des heureux. D'autre part, plutôt que de fasciner, le défi technologique du tunnel avait tendance à faire peur. On craignait aussi l'arrivée des chantiers et ses futures nuisances. On avait déjà bien compris que des choses allaient changer et qu'il faudrait s'adapter. Une ambivalence caractérisait les vallées du Tessin et du Valais : les attentes d'une société en crise et une certaine peur des changements qui leur étaient vitaux.

Dès l'arrivée du chantier, on a tout de suite constaté certaines difficultés de cohabitation entre population locale et ouvriers étrangers venus par milliers dans ces régions alpines qui jusqu'alors ne connaissaient pas l'immigration. Les différences culturelles et linguistiques ont provoqué des incompréhensions mutuelles. Les réactions ont été vives et les autorités ont tout de suite essayé de prendre les choses en mains pour contenir ces tensions. Ensuite tout une série de problèmes se sont additionnés au niveau local pendant toute la durée du chantier : Les indigènes se sont sentis envahis par les ouvriers ; Une certaine xénophobie envers les italiens qui existait déjà auparavant a été exacerbée par les tensions au point de provoquer des affrontements ; La nouveauté apporté par les grèves était difficilement compréhensible pour les locaux ; Différents problèmes induits par le chantier (l'eau, les routes, le travail le dimanche) ont fâché la population contre la Compagnie qui se donnait tous les droits.

Tous ces faits, ont touchés des sujets sensibles à la population locale et provoqué de nombreuses réactions et conflits. Les sentiments des populations indigènes envers les tunnels et leurs à-côtés se sont considérablement dégradés pendant la construction. Les relations sociales ont aussi été profondément modifiées. Les habitants locaux perçurent ce moment historique négativement car ils ont été directement gênés par plusieurs événements qui se déroulèrent, pendant plusieurs années. Ceux-ci ont en quelque sorte conditionné leur quotidien.

A un autre niveau, les constructeurs, les hommes politiques et les journalistes étaient plutôt sensibles aux questions idéalistes liées au progrès que la construction des tunnels devrait amener. Ils n'étaient pas, ou éventuellement seulement en partie, affectés par les bouleversements apportés par l'avancement des travaux au niveau de la vie sociale. De plus, leur détachement leur permettait d'avoir une vision autre des événements car ils n'étaient pas directement touchés.

L'évolution des perspectives, des espoirs et des appréhensions initiales a été conditionné par les événements du quotidien dus à la présence des travaux. Les pensées positives, dans l'esprit des gens ont été occultées par une montagne de problèmes.

On peut aussi dire que certains éléments positifs ont été apportés à la population des vallées sans qu'elle ne s'en rende compte. Il s'agit d'une certaine ouverture de la société aux influences étrangères. Les étrangers qui sont restés le démontrent. Ils ne l'auraient pas fait s'ils n'avaient pas été accepté, en tout cas partiellement. Ceci s'est vu dans l'évolution des mariages à Airolo ainsi dans les statistiques des écoles valaisannes.

En analysant les relations territoriales, nous avons remarqué les incompatibilités entre la ligne ferroviaire à caractère international du Gothard et la topologie des lieux. Cela a provoqué certaines incompréhensions. Toutefois, cela a aussi apporté un capital de développement pour le Tessin. Les attentes du début ont été comblées dans plusieurs cas, mais cela au prix de bouleversements sociétaux. Cette région enclavée, tout comme le Valais dans le cas du Simplon, s'est retrouvée subitement propulsée au centre d'un réseau de communication paneuropéen. Cela a amené de nouvelles sources de développement essentiel pour ce canton, tel que le tourisme. En regardant maintenant les faits, on peut affirmer que cette étape de l'histoire leur a donné le coup de pouce nécessaire pour s'intégrer dans le développement européen. Les trains leur ont en quelque sorte apportés la modernité.

Le nouveau contexte territorial apporté par le chemin de fer (division du territoire, création de nouveaux pôles d'attractivité,) a eu pour conséquence de modifier sensiblement la vie quotidienne dans les régions. Les activités ont été modifiées. Certaines sont apparues et d'autres ont disparues. Par exemple, les secteurs du tourisme et du commerce se sont développés et d'autres, comme les activités liées au transport par les cols ont cessé. Un nouvel équilibre a du forcément s'établir. Certains exemples le démontrent pleinement : on a parlé de l'aménagement de certains villages suite à l'emplacement de la gare.

Cette évolution, d'après nous, a pu s'instaurer grâce au rétablissement, ou dans certains cas à la naissance, d'un climat général plus favorable. La fin des travaux a, en quelque sort, diminué la pression subie par la population locale. Cette dernière a donc pu apprécier à leur juste valeur les aspects positifs amenés par les tunnels, qui, pendant les travaux, avaient été oubliés.

D'ailleurs, l'évolution actuelle du secteur des transports en Europe, à savoir le percement de nouvelles transversales du Gothard et du Lötschberg (dans l'axe du Simplon), dans le cadre du projet « Alptransit », nous démontre que les intuitions de l'époque n'étaient pas fausses. Un siècle plus tard, on refait des choix similaires quant aux tracés, imposés par la nécessité d'une modernisation des infrastructures. Ces choix démontrent le niveau d'acceptation et l'enracinement des ouvrages construits à l'époque. Ils ont influencé la société européenne et on a donc fini par adopter ces structures indispensables. Dans ce contexte si important, les bouleversements qui ont caractérisé l'époque de la construction se sont révélés globalement positifs à long terme, et pour les régions directement touchées, et sur une plus grande échelle.

## ***BIBLIOGRAPHIE***

---

## Ouvrages

- ARLETTAZ Gérald et Silvia, *La Suisse et les étrangers: immigration et formation nationale (1848-1933)*, Lausanne: Société d'histoire de la Suisse romande, 2004
- BENZ Gérard, *Le percement du Simplon: 50 ans de négociations en faveur de l'Europe*, [ill. par Ralph Augsburg], Genève: Georg Collection Contact, 1983
- BRUNATI Aldo, *Lo sviluppo economico del canton Ticino dopo il traforo del San Gottardo*, Mendrisio: Tipografia Eredi fu Ernesto Stucchi, 1957
- CAIZZI Bruno, CESCHI Raffaello, *I cento anni della ferrovia del San Gottardo: 1882-1982*, Bellinzona (Scuola cantonale di commercio Bellinzona): Ed. Casagrande, 1982
- CRIVELLI Ruggero, *La Leventina: essai sur la territorialité d'une vallée du Sud des Alpes*, Genève: Le Concept moderne, 1987
- EGGERMANN Anton, *La ferrovia del San Gottardo*, Porza: Trelingue, 1982
- KAESTLI Tobias [1], *Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1875: Quellen und Kommentar*, Basel: Lenos Presse, 1977
- KOEPEL Thomas, HAAS Stefan, *100 ans du tunnel du Simplon*, Zürich: AS Verlag, 2006
- LINDER Patrick *La Suisse et l'Europe: Transversales alpines: aspects, problématiques et enjeux*, Université de Neuchâtel, 2003
- MAFFIOLETTI Ugo, *Aspetti e problemi di Airolo nel decennio 1872-1882. La scomparsa di sorgenti, lo stato della strada e i rapporti tra stranieri e Airolesi durante lo scavo della galleria*, dattiloscritto, 1975
- MATHYS Ernst, *Les chemins de fer suisses au cours d'un siècle: aperçu historique et technique: 1841-1941*, Bern: Selb0stverl. des Verfassers, 1942
- MORTAROTTI Renzo, *Il Traforo del Sempione: nel cinquantenario (1906-1956)*, Milano: Sodalitas, 1956
- STEINER-FERRARINI Marina, *La colonia italiana dell'alto Vallese*, Domodossola: Editel, 1988
- STOCKMAR Joseph, *Histoire du chemin de fer du Simplon*, Lausanne: Payot, 1920
- THIESSING René, PASCHOUD Maurice (sous la direction de...), *Les Chemins de Fer Suisses après un Siècle: 1847-1947: ouvrage commémoratif du Département fédéral des postes et des chemins de fer*, Neuchâtel: publié en cinq volumes par l'Office fédéral des transports, 1949-1965
- TISSOT Laurent, *Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880-1939)*, Paris, 1992
- WYSS-NIEDERER Arthur, *Le Saint-Gothard, Via Helvetica*, Lausanne: Ed. Ovaphil, cop. 1979

## Reuves et articles

- ANTONINI Benedetto, “Elementi di lettura dell’impatto della ferrovia del Gottardo sul paesaggio ticinese”, in: *Il San Gottardo e l’Europa, genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982*, Bellinzona: Salvioni, 1983, p.219
- BROGGINI Romano, “Esempi di trasformazione dell’ambiente a seguito dei lavori della linea del San Gottardo: nel locarnese e nella media leventina”, in: *Il San Gottardo e l’Europa, genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982*, Bellinzona: Salvioni, 1983, p.229
- CAIZZI Bruno, “La lotta dei valichi alpini. 1882. Il San Gottardo”, in: *Il San Gottardo e l’Europa, genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982*, Bellinzona: Salvioni, 1983, p.29
- CRIVELLI Ruggero, *Gli impatti sociali e territoriali di un traforo alpino: il Gottardo del Novecento*, Relazione commissionata da Coscienza Svizzera in occasione del Convegno Alptransit: verso nuovi equilibri territoriali, luglio 2006, Università di Ginevra (Dipartimento di Geografia),
- FELLAY Jean-Charles, *Les transversales ferroviaires alpines: une longue histoire d’illusions et de désillusions par un voyage à travers les archives du CREPA*, avril 1993, bulletin n° 4, Sembrancher: CREPA
- KAESTLI Tobias [2], “Le condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori stranieri del tunnel del Gottardo”, in: Ernst Halter, *Gli italiani in svizzera*, p.27-34, Bellinzona: Casagrande, 2004
- MARTINETTI Orazio [1], “Appunti sulle possibilità di una storia sociale delle opere ferroviarie ticinesi attorno agli anni ’70 del XIX secolo”, in: *Il San Gottardo e l’Europa, genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982*, Bellinzona: Salvioni, 1983, p.239
- MARTINETTI Orazio [2], “Minatori, terrazzieri e ordine pubblico, Per una storia sociale delle grandi opere ferroviarie ticinesi 1872-1882”, in: *Archivio Storico Ticinese (AST)*, Bellinzona: Casagrande, 1982, No.92, pp. 271-332
- TISSOT Laurent, « Ceux qui passent et ceux qui restent : études sur les trafics transalpins et leur impact local: actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre », in: *Les traversées ferroviaires alpines et leur rôle sur le développement économique régional: l’exemple des cantons du Tessin et du Valais (1880-1914): une recherche en cour*, Orsières: Ed. du Bimillénaire du Grand Saint-Bernard, 1989, pp.157-172

## Journaux et Sources

- *Almanach du Valais*, 1957 et 1906, périodique annuel, Archives cantonales du Valais, Médiathèque de Sion
- ANGLADE Eugène, *Le Saint-Gothard et le Simplon*, Bruxelles: Imprimerie de Ch. Et A. Vanderauwera, 1870, réédition Sion : Edition VP, 1997
- *Bäsler Nachrichten*, in: KAESTLI Tobias, *Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1875: Quellen und Kommentar*, Basel: Lenos Presse, 1977
- *Conti resi del Consiglio di Stato*, Archivio cantonale ticinese, Bellinzona: Synthèses annuelles des activités et des documents du Conseil d'Etat Tessinois
- *Foglio Ufficiale Ticinese*, Archivio cantonale ticinese, Bellinzona: Feuille Officielle Tessinoise
- *Gazette de Vevey*, quotidien lémanique d'information neutre, in : *Gazette du Valais*, Archives cantonales du Valais, Médiathèque de Sion
- *Gazette du Valais*, Archives cantonales du Valais, Médiathèque de Sion : Périodique régional conservateur de la partie francophone du Valais
- *Il Credente cattolico*, Archivio cantonale Ticinese, Bellinzona: giornale religioso politico democratico (journal religio-politique démocratique)
- *Il Gottardo*, Archivio cantonale Ticinese, Bellinzona: giornale del liberalismo ticinese (journal libéral tessinois)
- *Il Repubblicano della Svizzera Italiana*, Archivio cantonale Ticinese, Bellinzona: periodico del partito radicale ticinese (périodique du partie radical tessinois)
- *Journal de Genève*, journal libéral conservateur, in : *Gazette du Valais*, Archives cantonales du Valais, Médiathèque de Sion, et in : *Repubblicano della Svizzera italiana*, Archivio cantonale Ticinese, Bellinzona
- KAUFFMANN J., *Le percement du Gotthard*, Zurich: Impr. D. Burkli, 1875
- *Le Nouvelliste*, Archives cantonales du Valais, Médiathèque de Sion : Quotidien régional d'information de la partie francophone du Valais
- *Neue Zürcher Zeitung*, in: KAESTLI Tobias, *Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1875: Quellen und Kommentar*, Basel: Lenos Presse, 1977
- STEPHENSON R., SWINBURNE H., experts appelés par le Conseil Fédéral, *Rapport sur l'établissement de chemin de fer en Suisse*, Berne : Impr. Chr. Fischer, 1850, p. 7

## ***ANNEXES : sources***

---

## ANNEXE 1

### Thème : Espoirs et appréhensions (avant la construction)

#### Fiche d'identité :

« **Le Simplon et les vins italiens** », *Nouvelliste*, article repris par : *Gazette du Valais*, no 62, 04.08.1897, p. 2

« **Le Simplon et le bétail italien** », *Nouvelliste*, article repris par : *Gazette du Valais*, no 65, 14.08.07, pp. 1-2

« **Le Simplon et les vins italiens II** », *Nouvelliste*, article repris par : *Gazette du Valais*, no 64, 11.08.1897, pp. 1-2

Sources : Cet article a été écrit par le *Nouvelliste* et repris par la *Gazette du Valais*. Le *Nouvelliste* est un quotidien régional d'information de la partie francophone du Valais. Les sujets de ce journal traitent essentiellement d'événements régionaux.

Contenu : La gazette du Valais propose à ses lecteurs une série d'articles publiés dans le *nouvelliste* ayant comme sujet la réalisation du tunnel du Simplon. Ils traitent essentiellement des perspectives financières apportés par le futur tunnel concernant les produits agricoles et le bétail. On y mentionne la future concurrence qui risque de s'installer mais on insiste surtout sur les possibilités d'exportation valaisanne vers l'Italie. Tout le discours est étayé d'un grand nombre de chiffres prouvant leur conclusion. Il en ressort une vision positive de l'arrivée du tunnel.

Commentaire : Nous avons choisi cet article car il donne un aperçu d'une vision du tunnel par des milieux économique. C'est une vision à grande échelle que nous voulions comparer à la réalité de la population locale.

litaire. Avec cela on devrait au moins empêcher l'étranger de se moquer de nous comme le fait le gouvernement italien.

### Le Simplon et les vins italiens

Le *Nouvelliste* et la *Revue*, journaux vaudois, viennent de publier simultanément différents articles consacrés à la question du percement du Simplon et aux conséquences économiques qui résulteront de la réalisation de ce grandiose projet. Nous pensons intéresser nos lecteurs en en reproduisant l'un ou l'autre. Celui ci-après est tiré du *Nouvelliste* :

I  
Notre Grand Conseil a voté une subvention de 4 millions en faveur du percement du Simplon. Le projet de décret sera prochainement soumis au peuple qui ratifiera sans nul doute la décision de ses mandataires. Après quoi, il ne restera plus qu'à espérer une prochaine mise en activité des perforatrices. Pour peu que les autres cantons et communes subventionnantes hâtent un peu leurs décisions et que l'émission de l'emprunt par la Compagnie suive sans trop longs retards, d'ici à un an ou deux les travaux pourraient commencer.

Quelques objections ont été soulevées au Grand Conseil, basées sur l'intérêt qu'aurait la campagne à empêcher une importation plus facile des produits italiens sur notre marché. Nous avons entendu déjà formuler quelquefois ces objections. Il faut donc se féliciter qu'elles aient été publiquement répétées, car en provoquant la discussion, elles permettront de préciser peut-être la situation qui semble devoir résulter pour notre canton de l'entreprise projetée.

Nous devons dire que nous ne partageons point les craintes dont quelques députés ont été l'écho. Un débouché nouveau, dans le genre de celui qu'offrira le Simplon, peut modifier partiellement la nature des échanges commerciaux, mais par les facilités de communication plus grandes qu'il offre, il augmente et l'activité productrice et le pouvoir de consommation, d'où, nécessairement, un progrès de la prospérité générale.

Mais nos vins, dira l'un ; mais notre bétail, dira l'autre, que deviendront-ils ? L'Italie nous inondera de ses vins, multipliera ses envois de bœufs ; nous nous serons créé à nous-mêmes une formidable concurrence.

Avant d'aller plus loin, examinons ces deux objections, et pour les résoudre, compulsions les chiffres et les faits. Commençons par la question des vins.

Nous avons dressé ci-dessous un tableau donnant depuis 1888 l'importation en Suisse des vins d'Autriche, de France, d'Italie et d'Espagne. Une cinquième colonne donne le chiffre des importations totales, car, outre les quatre pays mentionnés, d'autres nous expédient des vins en fûts, tels que l'Allemagne, la Grèce, les pays danubiens, la Turquie, voire même, pour de très petites quantités, les Etats-Unis.

En regard de ces cinq colonnes, nous avons mis la production suisse, mais non la production totale, — nous ne possédons une

statistique à peu près complète que depuis 1893, — mais la production des cantons de Zurich, Berne, Schaffhouse, Argovie, Vaud et Neuchâtel. Elle représente les deux tiers environ de la production totale (1). Enfin, dans une dernière colonne, nous donnons sous la rubrique : *consommation totale*, l'addition de l'importation étrangère et de la production nationale. Tous ces nombres représentent des hectolitres.

Que le lecteur veuille bien examiner de près ce tableau, il y fera des découvertes intéressantes.

La première constatation sera la suivante : la consommation en Suisse est en relation immédiate avec la production nationale. Elle suit cette dernière dans ses fluctuations et n'exerce sur l'importation étrangère qu'une influence subsidiaire.

En 1888 et 1889, les conditions restent assez égales. La production est de 469,179 et 488,623 hl., la consommation de 1,376,889 et 1,381,711 hl. L'importation donne 907,720 et 898,089 hl. En 1890, la récolte est plus abondante ; elle produit 100,000 hl. de plus : 580,403. La consommation augmente ; elle absorbe la différence de 100,000 hl. et y ajoute 50,000 hl. de l'étranger, soit en tout 1,475,173 hl. avec une importation de 944,770 hl.

Jusqu'ici l'importation a augmenté avec la consommation. En 1891 les conditions changent et les chiffres affirment plus clairement la loi que nous avons posée. La récolte des six cantons est détestable ; elle ne donne que 248,394 hl., et du coup la consommation tombe à 1,256,362 hl. L'importation ne suffit pas à balancer la différence ; elle n'augmente que de 163,000 hl., tandis que la production nationale en a perdu 282,000. Le vin indigène fait défaut ? Une partie des consommateurs préfère diminuer leur ration de vin plutôt que la compléter par un apport de vins étrangers.

En 1892, le phénomène s'affirme en sens contraire. La récolte est près de trois fois celle de l'automne précédent : 665,161 hl. Aussitôt la consommation monte à 1,817,278 hl. avec une importation à peu près stationnaire. Même circonstance, plus frappante encore en 1893 ; la récolte est exceptionnelle : 1,227,153 hl. La consommation monte à 2,100,000 hl., avec une baisse considérable de l'importation ; de 1,152,117 hl. en 1891, elle n'est plus en 1892 que de 872,929 hl.

Avec les deux années suivantes, nous revenons aux diminutions des récoltes : en 1894, 945,686 hl. ; en 1895, 704,446. La consommation suit le mouvement et devient 1,785,393 hl. et 1,764,483 hl. sans compensation correspondante de l'importation puisque celle-ci tombe encore à 839,707 hl. en 1894 pour ne se relever qu'à 1,060,037 en 1895.

De ces variations que conclure, sinon qu'en thèse générale le pays commence par absorber son propre produit et préfère limiter sa consommation plutôt que la parfaire par l'apport de vins étrangers, quelle que soit l'infériorité de leurs prix.

(A suivre.)

(1) La production totale a été en 1893 de 1,603,455 hectolitres ; en 1894, 1,337,888 ; en 1895, 888,433. Nous ne connaissons pas encore les chiffres de 1896.

## Le Simplon et le bétail italien

Y a-t-il plus que pour les vins, à craindre une augmentation de l'importation du bétail italien? Nous ne le pensons pas: non qu'il faille compter sur une exportation abondante de bœufs, mais plutôt sur une augmentation de l'exportation des génisses et des jeunes bêtes. On verra en effet par le tableau ci-

dessous qui donne le résumé de notre commerce de bétail avec l'Italie depuis 1889, que l'exportation de bœufs suisses est pour ainsi dire nulle, 185 têtes en 8 ans pour plus de 145,000 importées. Au contraire, nous l'importons de beaucoup dans la catégorie des génisses avec dents de remplacement et dans celle des jeunes bêtes. Pour ces deux classes d'animaux, nous jouissons d'une incontestable supériorité, et l'ouverture du Simplon peut encore accentuer notre avantage.

Enfin, et c'est de ce côté là surtout que nous trouverons un bénéfice, la nouvelle ligne sera de nature à nous faciliter l'envoi de nos fromages à pâte dure et nous permettra de lutter avantageusement avec la Suisse allemande. Voici le tableau de nos importations et exportations italiennes de fromage à pâte dure:

Années	Import. gm.	Exportation gm.	Valeur des export. en fr.
1889	4,085	77,896	10,832,405
1890	1,255	61,482	9,798,954
1891	1,848	58,626	9,912,584
1892	746	64,926	9,888,850
1893	902	56,007	8,869,719
1894	937	49,481	7,483,150
1895	1,314	46,729	7,779,898
1896	1,881	47,446	7,887,816

De ces exportations la moitié à peu près sortent du canton de Vaud. L'Italie est donc pour lui un débouché qui n'est pas à dédaigner, cela au moment où le paysan met ses soins, avant tout, à développer son industrie laitière. Ce serait de sa part une faute de ne pas chercher à rendre plus faciles ses communications avec un aussi fructueux marché.

Années	Chevaux		Bœufs	
	Import.	Export.	Import.	Export.
1889	548	575	7,217	7
1890	558	546	8,637	5
1891	621	486	15,452	1
1892	519	381	7,982	24
1893	478	515	10,207	80
1894	650	309	41,695	24
1895	1,006	436	32,788	33
1896	1,116	423	23,171	12

Années	Taureaux		Vaches		Génisses (avec dents de remplacement)	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
1889	691	1,446	—	—	1,308	6,087
1890	543	670	—	—	1,440	6,847
1891	233	124	—	—	1,091	5,277
1892	524	330	330	2,174	141	6,442
1893	476	330	190	3,936	32	4,198
1894	5,628	379	1,360	1,486	111	1,653
1895	5,364	359	2,651	1,458	519	1,314
1896	3,593	509	1,578	2,640	410	1,578

Années	Jeunes bêtes		Veaux gras	
	Import.	Export.	Import.	Export.
1889	—	—	—	—
1890	—	—	—	—
1891	—	—	—	—
1892	66	4,436	849	1,133
1893	50	4,479	1,670	450
1894	142	2,281	4,293	356
1895	199	2,453	1,446	492
1896	114	5,334	860	428

Années	Porcs		Moutons et chèvres	
	Import.	Export.	Import.	Export.
1889	17,943	767	29,154	1,074
1890	86,820	777	25,547	1,401
1891	40,797	508	30,118	1,484
1892	21,035	249	29,300	155
1893	17,256	439	30,164	196
1894	57,334	1,055	41,228	155
1895	70,065	1,079	44,685	154
1896	43,382	1,583	49,713	146

(Nouveliste.)

## Le Simplon et les vins italiens

II

La préférence accordée aux produits indigènes ressort plus nettement encore si l'on met au regard des fluctuations de la consommation la fluctuation des prix. On constate alors que les différences de prix n'exercent pas sur la diminution ou l'augmentation de la consommation une influence aussi grande qu'il serait permis de s'y attendre. Bien plus, il arrive à la consommation d'augmenter avec l'importance de la production, malgré une augmentation de prix. Le tableau suivant le montre:

	Prix moyen pour la Suisse	Production suisse	Consommation totale
1888	43	469,179	1,376,899
1889	46	433,622	1,331,711
1890	48	530,403	1,476,178
1891	72	248,394	1,256,362
1892	56	665,161	1,817,273
1893	34	1,227,153	2,100,082
1894	32	945,686	1,785,393
1895	47	704,446	1,764,488

On voit qu'en 1890, malgré un prix plus élevé, la consommation augmente, et l'importation étrangère est impuissante à expliquer la chose puisqu'elle n'est que de 48 000 hl. plus élevée qu'en 1889 pour une augmentation de consommation de 144,000 hl. (Voir le tableau général sur la 2<sup>me</sup> page.)

En 1892, le prix moyen est de 56 centimes, après avoir passé par 72 en 1891. Néanmoins, après une diminution pendant cette dernière année de 220,000 hl. la consommation se relève de 560,000 hl. Or, l'augmentation de l'importation pour ces deux années additionnées n'est que de 370,000 hl. Le prix élevé de 56 centimes n'a donc pas arrêté le consommateur, à la disposition duquel la vendange de 1892 avait mis 665,000 hl. de vin indigène soit 135,000 hl. de plus qu'en 1890.

Enfin, même phénomène en 1895. Le prix moyen est de 47 centimes, contre 32 l'année

précédente. Malgré cette sensible différence, la consommation reste à 21,000 hl. près la même, l'importation étrangère venant exactement à 21,000 hl. près aussi compenser la différence dans la production nationale des deux années.

Cette nouvelle série de faits corrobore ainsi la première et apporte une seconde preuve de ce que nous disions de la préférence du consommateur suisse pour le vin indigène. Il ne s'adresse à l'étranger que pour parfaire les exigences de la consommation.

Ceci s'explique d'ailleurs, en dehors des constatations statistiques, par les habitudes de la population, celle de la Suisse allemande surtout, de boire le vin indigène à l'état de «bourru». Les avis *Sauser in stadium* sont trop connus dans la Suisse allemande pour qu'il soit nécessaire d'insister. Il est bien probable que les deux tiers au moins de la production nationale sont consommés dans la période de la vendange au Nouvel-An.

A ces preuves tirées des rapports entre la consommation, la production et l'importation, s'en ajoute une autre, tirée de la comparaison des importations des quatre principaux pays exportateurs de vin en Suisse: l'Autriche, la France, l'Italie, l'Espagne.

Il est curieux de constater combien, depuis 1888, l'importation se meut dans les mêmes limites. Elle oscille aux environs de 900 à 1100 mille hectolitres. Si la vendange est abondante, elle tombe au-dessous de 900,000; si les récoltes diminuent elle dépasse 1,100,000. Mais, en règle générale, elle varie peu ses proportions. En revanche, les proportions varient extrêmement d'un pays exportateur à l'autre.

Il fut un temps où l'on parlait beaucoup en Suisse des vins d'Autriche, spécialement des vins de Hongrie. C'est il y a une dizaine d'années. La faveur publique ne leur fut pas longtemps fidèle. L'importation autrichienne fut à son apogée en 1888, avec 229,270 hl. Dès lors, elle déclinait rapidement, pour demeurer, depuis cinq ans, aux environs de 80,000 hectolitres.

Les vins français, qui jouissaient d'une ancienne clientèle, bénéficièrent encore de la chute des vins de Hongrie. Leur importation, après avoir été pendant plusieurs années de 200,000 hl. environ, monta, en 1890, à 271,182 hl. et en 1891 au maximum de 302,121 hl. A partir du 31 décembre 1892, les effets de la rupture commerciale se font sentir. L'importation française tombe au-dessous de 80,000 hl. Elle n'est pas encore revenue à ses chiffres d'autrefois, mais elle y tend. Le premier trimestre de 1897 accuse une importation de 31,533 hl. contre 27,018 en 1896.

Mieux encore que les vins français, les vins italiens bénéficièrent de la défaveur qui poursuivait ceux de la Hongrie. De 152,120 hl. en 1883, leur importation progresse en six années jusqu'à atteindre 522,355 hl. en 1891. A partir de ce moment, à leur tour, la décadence les atteint. Elle est profonde. En quatre ans, la diminution est de 50 0/0.

Aujourd'hui, l'Espagne détient le record. Son importation a constamment augmenté, sans une année de défaillance. De 12,814 hl. en 1886, elle est parvenue à 530,683 hl. et c'est elle qui a gagné tout le terrain perdu

par les importations hongroise, française et italienne.

Donc, en résumé, il ne faut pas s'exagérer l'importance de la concurrence des vins italiens, puisqu'ils n'ont pas pu lutter au Suisse contre les vins d'Espagne qui cependant ont la France entière à traverser pour arriver chez nous.

Il faut se rappeler en outre que le marché de la Suisse allemande absorbe pour le moins autant de vins italiens, si ce n'est plus, que le marché romand, et que le Simplon ne peut exercer là aucune influence, le Gothard restant toujours, entre l'Italie et la Suisse allemande, la voie la plus courte.

Enfin, l'importation étrangère étant à peu près stationnaire, ou du moins ne croissant guère qu'en proportion de l'augmentation de la population, notre tableau statistique prouve que la concurrence est moins entre vin étranger et vin indigène — ceux-ci conservant la préférence du consommateur suisse — que des vins étrangers entre eux. Ce que l'un de ceux-ci gagne, l'autre le perd, et c'est de vin étranger à vin étranger que s'établissent les compensations.

Veulent de chauds étés et de favorables automnes dorer sur nos coteaux des récoltes abondantes, et le tunnel du Simplon n'empêchera pas la production nationale de faire reculer, comme par le passé, l'importation étrangère.

Nouveliste.

## ANNEXE 2

### Thème : Espoirs et appréhensions (avant la construction)

Fiche d'identité : ESTAFETTE, « Question de Droit », *Gazette su Valais*, no 69, 29.08.1888, pp. 2-3

Source : Publication de la Gazette du Valais, périodique régional neutre de la partie francophone du valais.

Contexte : Cet article a été publié suite à un conflit opposant les habitants de Baltschieder, village à quelque kilomètre à l'aval de Brigue, et la Compagnie du Simplon. Ce heurt est lié à la ligne ferroviaire longeant le Rhône. Les habitants voulant avoir accès au fleuve pour y récupérer le bois déposé par l'eau, ont traversé la voie de chemin de fer. Le personnel de voie les en a interdit et a dressé des procès verbal. Les habitants se sentant lésée font appel aux autorités cantonales et pour faire valoir leur droit. L'auteur termine en expliquant comment est réglé l'affaire, étant donné ses liens avec la population et la Compagnie.

Commentaire : Cet article illustre comment était appréhendé la nouveauté de la voie de chemin de fer. Ce conflit n'est somme toute pas dramatique mais est aggravé par une incompréhension de la part de la population. Il est aussi intéressant car il décrit le rapport entre les autorités la population et la Compagnie du Simplon.

**Question de droit.** — Les chartes du moyen âge ont, à peu près toutes, des dispositions réglementant le droit d'épaves, droit de recueillir les objets perdus. On distinguait les épaves d'eau, effets trouvés dans les lacs et cours d'eau et sur leurs rives; — les épaves d'abeilles, les essaims égarés; — les bêtes épaves, le bétail égaré, — mais surtout les épaves foncières et immobilières, provenant d'héritages abandonnés ou dont les ayants droit étaient inconnus.

Or, à la suite de la dernière forte crue du Rhône, les eaux de ce fleuve ont entraîné une grande quantité de bois. Une partie de ce bois a été conduite au lac; l'autre est restée déposée sur les rives. A ces moments de crue extraordinaire, les riverains, depuis des siècles, s'empressent d'aller recueillir ces épaves. C'est ce qu'ont fait, entre autres, ces derniers temps, les habitants de Baltschieder. Mais ils ont rencontré une difficulté dans l'exercice de leur vieux droit: Pour arriver aux bords du Rhône, qui sont une digue en ce point du cours du fleuve, ils doivent traverser la voie ferrée, et, comme ils le firent malgré les ordres contraires du personnel du chemin de fer, ce dernier dressa procès-verbal contre eux.

Il y a là, en effet, une contravention formelle. Mais la question se pose aussi de savoir si l'établissement de la voie ferrée a pu priver les

gens de Baltschieder de ce qu'ils envisagent de toute ancienneté comme un droit à eux, un droit acquis, un droit de propriété communal. Ils ont donc réclamé auprès du Conseil d'Etat pour qu'il demandât l'annulation des procès-verbaux en question.

Si l'on avait à faire à deux particuliers à l'humour processive, on pourrait noircir des kilos et des kilos de papier, en exposant les raisons pour défendre le pour et le contre. Mais, comme les meilleures relations existent entre le Conseil d'Etat du Valais et la Compagnie de la Suisse Occidentale et du Simplon, il sera facile de trouver un *modus vivendi* qui respecte et les conditions de sécurité qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer et le vieux droit d'épaves de la commune de Baltschieder. (Estafette)

## ANNEXE 3

### Thème: Réactions pendant les chantiers

Fiche d'identité : **Avviso della municipalità di Airolo**, 11.7.1872, Bundesarchiv Bern, copie in: MARTINETTI Orazio, "Minatori, terrazzieri e ordine pubblico, Per una storia sociale delle grandi opere ferroviarie ticinesi 1872-1882", p.285, in: *Archivio Storico Ticinese (AST)*, Bellinzona: Casagrande, No.92, 1982, pp. 271-332

Source : Décret de la Municipalité d'Airolo visant à régler des aspects relatifs à la question de l'ordre public.

Contexte : Ce décret est émis au moment du début des travaux de percement du tunnel du Gothard. On y trouve des réglementations concernant les horaires d'ouverture des cafés et l'accès aux logements (pour la prévention des incendies : les ouvriers dormaient souvent dans des espèces d'étables). Des règles sont fixées, en particulier, pour limiter les droits des Italiens qui ne sont pas bien vus. On trouve, par exemple, l'interdiction du jeu de la « mora » ainsi que la défense de chanter dans les rues, activités très aimées par les Italiens. Une promesse très singulière est faite : la moitié des amendes imposées au contrevenant revient au dénonciateur.

Commentaire : Ce décret montre assez explicitement les peurs qu'il y avait à l'époque concernant la question de l'ordre public avec l'arrivée imminente des travaux et des ouvriers italiens. Il s'agit d'un premier document qui montre déjà l'existence de quelque préjudice envers les Italiens. Dans la promesse de récompense on peut voir le risque d'activer, chez la population locale, un sentiment de malveillance et de pousser les gens à faire le gendarme.

## AVVISO



### LA MUNICIPALITÀ DI AIROLO

In esecuzione delle di lei attribuzioni sulla polizia locale, giusta la vigente legge comunale,

#### DECRETA:

1. Le osterie, bettole, caffè, ecc. dovranno, dal 1° aprile a tutto ottobre, venir chiusi dalle ore 10 pom., e dal 1° novembre a tutto marzo, dalle ore 9 pom.
2. Dopo le ore prefissate dovrà essere cessato ogni canto, suono e schiamazzo, tanto nelle piazze e vie dei paesi del Comune, quanto nelle osterie, bettole, caffè ed in ogni altro luogo di pubblico e privato convegno.
3. Di notte è proibito il giuoco della così detta *mora*, come pure il girovagare ubbriachi ecc.
4. In tutte le stalle, sia ad uso fenile, sia predisposte per l'alloggio di lavoratori ecc., è assolutamente proibito l'entrarvi con lumi aperti, o con pipe o zigari accesi: l'illuminazione deve farsi solo con lanterne chiuse. È del pari vietato l'accendere fuoco nelle stanze, officine od edificio qualunque dove non vi sia camino.
5. I contravventori alle premesse disposizioni saranno per la prima volta puniti colla multa di fr. 2 a 5. Se recidivi detta multa verrà loro raddoppiata, salvo maggiori e speciali repressioni in caso di violazioni ulteriori. — La metà della multa sarà corrisposta all'accusatore.
6. Coloro, i quali colti in contravvenzione degli articoli 1, 2, 3 e 4 del presente decreto, non obbedissero ad una conseguente intimazione che loro venisse fatta dall'Autorità o dalla forza pubblica, saranno tradotti agli arresti.
7. Avverte inoltre la Municipalità: che qualunque atto tendente a suscitare disordini nel Comune, come qualsiasi azione di natura criminosa, sarà da essa denunciata all'Autorità giudiziaria per la rigorosa punizione a norma di legge.
8. L'esecuzione del presente decreto è specialmente affidata al picchetto di Gendarmi.

Airolo, 11 luglio 1872.

**Per la Municipalità**

*Il Sindaco:*

(L. S.)

**S. MOTTA.**

*Il Segretario:*

**G. LOMBARDI.**

## ANNEXE 4

### Thème: Réactions pendant les chantiers

Fiche d'identité : **Circolare contro l'accantonaggio e mendicITÀ**, *Foglio ufficiale ticinese*, Archivio cantonale Bellinzona, 1873, pp. 308-309

Source : Document, écrit par le Conseil d'Etat du Tessin, et contenu dans la Feuille Officielle tessinois, aux municipalités de toutes les communes.

Contexte : Etant donné l'état d'urgence concernant le problème de la présence de nombreux vagabonds et de mendiants sur le territoire cantonal, le Conseil d'Etat s'adresse aux municipalités pour qu'elles puissent surveiller et limiter le phénomène. Ils demandent aussi de respecter des lois, émises précédemment, concernant le problème. Des amendes seront imposées aux communes en cas d'infraction. Les auteurs ne manquent pas de définir l'inacceptable état des choses et mettent en garde sur la possibilité de détérioration de la situation avec l'arrivée des travaux de la voie ferrée.

Commentaire : Le document illustre un autre aspect problématique qui sera amené par l'arrivée des travaux. Il s'agit d'un phénomène parallèle à l'arrivée en masse d'ouvriers qui semble encore plus problématique aux autorités. On a choisi ce document dans l'optique de compléter l'analyse concernant les peurs liées au début des travaux.

— 308 —

### LEGISLAZIONE E PUBBLICA AMMINISTRAZIONE.

#### *Circolare contro l'accantonaggio e mendicITÀ.*

#### IL CONSIGLIO DI STATO

DELLA REPUBBLICA E CANTONE DEL TICINO

Alle Municipalità, agli Agenti di polizia ed al Pubblico.

La mendicITÀ e l'accantonaggio, queste pubbliche prostituzioni dell'umana dignità, non hanno totalmente cessato di funestare col loro spettacolo il nostro paese, e specialmente i centri popolosi.

Sovente, per le vie, per le piazze, sulle porte, veggonsi accattoni d'ogni specie stendere la mano e chiedere brontolando Felemosina, mescolando spesso la preghiera colla sommessata bestemmia.

Tale degradante spettacolo è una continua scuola di immoralità per il fanciullo e per l'adulto; è una ironia per l'onesto operaio che vede il mendicante godersi senza sudore le elargizioni della beneficenza, mentre egli deve nell'officina o nella campagna affaticare per guadagnarsi il pane; è una irrisione alle provvide nostre leggi che, per far scomparire simile magagna dalla faccia del nostro paese, hanno sancito l'obbligo ad ogni Comune di assistere e mantenere i propri cittadini bisognosi o miserabili.

L'accattono, d'altronde, è per sè stesso un uomo pericoloso; imperocchè, perduto il pudore e la dignità, è sul limite estremo fra l'onestà ed il delitto, e diviene sovente il ladro od il delinquente, destinato ad ultimare i giorni nel fondo del carcere.

Lo scandalo deve cessare, ora specialmente che il lavoro sta per svilupparsi su vasta scala anche nel nostro Cantone, collo aprirsi delle opere ferroviarie, ed offre così una via alla redenzione di molti mendicanti, togliendo agli oziosi ogni pretesto.

Noi ci facciamo pertanto un dovere di richiamare alla attenzione delle Autorità locali, dei funzionari di polizia e di ogni ben volente cittadino le disposizioni della legge organica comunale (art. 73 § 1 e 2) che loro fanno speciale obbligo di vigilanza contro il vagabondaggio e la mendicITÀ; richiamiamo la Circolare 11 novembre 1857 della Direzione di Polizia (*Raccolta* pag. 273), e l'obbligo imposto al Comune dalla legge 27 novembre 1855 (*R.* p. 272) di soccorrere, in caso di bisogno, i propri attinenti assolutamente poveri ed incapaci al lavoro, — perchè tali disposizioni siano fedelmente eseguite.

Alle Autorità municipali che, ciononostante, tollerassero degli abusi, saranno applicate le penalità nelle disposizioni suddette previste — le quali saranno estensibili sino a fr. 50, ed applicabili tanto alla Municipalità del Comune dove l'accantonaggio si esercita, se-

— 309 —

negligesse i suoi doveri di vigilanza, quanto a quella del Comune cui l'individuo appartiene, se non fa il proprio dovere per impedirlo, o se l'accattoneria risultasse quale conseguenza di negati necessari soccorsi.

Ai signori Commissari, al personale della gendarmeria ed agli altri agenti di polizia commettiamo pure specialmente la esecuzione della presente, salve le nostre decisioni in caso di ricorso, raccomandando di agire rigorosamente affinchè simile sconcio abbia a scomparire.

Ogni cittadino farà opera saggia e morale contribuendo a denunciare gli abusi ed ottenerne la punizione.

Restano sempre riservate le pene maggiori portate dalle leggi penali.

Bellinzona, 12 marzo 1873.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

*Il Presidente:*

AVV. ERM.° ROSSI.

*Il Consigliere Segretario di Stato:*

AVV. A. FRANCHINI.

## ANNEXE 5

### Thème: Conflits publics et expressions xénophobes

Fiche d'identité : MONNIER Philippe, « **A propos du Simplon : L'œuvre et les ouvriers** », *Journal de Genève*, repris par : *Gazette du Valais*, 4.3.1905

Source : Article écrit par Philippe Monnier dans le Journal de Genève, journal libéral conservateur, repris et résumé dans la gazette du Valais.

Contexte : Il s'agit d'une description du percement du tunnel et de ses travailleurs alors que le tube vient d'être terminé. On y décrit la réalité des ouvriers, les prouesses techniques réalisées par les ingénieurs et les différentes phases de percement du tunnel. Il y est décrit la fête de tout le pays lorsque le dernier mur de roche tombe et parallèlement on explique les sacrifices que ce chantier a nécessités. L'auteur rend hommage à l'ouvrier Italien venu en Suisse pour réaliser un travail très difficile que les suisses ne voulaient pas faire. Il décrit leur vie de chantier et les quolibets que les autochtones leur lançaient.

Commentaire : Cet article est intéressant car il montre d'une part comment étaient traités les travailleurs italiens du Simplon et d'autre part la vie de ces derniers autour des chantiers. L'auteur tente de provoquer une prise de conscience des Suisses qui jugent des ouvriers sans lesquels le tunnel n'aurait pu être réalisé.

#### **L'œuvre et les ouvriers.**

Sous la signature de M. Philipp Monnier, le „Journal de Genève“ vient de consacrer à l'œuvre du percement du Simplon et à son personnel d'ingénieurs et d'ouvriers un article remarquable dont voici les principaux passages sages qu'on lira sans doute volontiers en Valais :

Heureux pays, où le canon ne tonne que pour une œuvre, que pour une heure de paix ! Dans le siècle qui commence et dans l'année qui s'ouvre, au bout de l'Afrique, au cœur de l'Asie, sur le silence de la mer endormie et sur la neige de la longue perspective de blancheur, nous avons aussi entendu le canon tonner. Voix lointaine, voix puissante et sourde qui continue, et à chacun de ses coups naît une angouisse et, sur la terre dure, des hommes sont couchés. Chez nous, il tonnait en signe d'allégresse et de joie.

Ici et là, et dans les plaines, et sur les coteaux, et sur les montagnes du pays suisse, il n'aurait sa gueule flamboyante contre aucun ennemi, il ne creusait aucun sillon de carnage, il ne plantait la fin d'aucun calice rouge. Il exprimait la fin de la longue journée d'œuvre accomplie.

Une vaste entreprise avait été conçue, exécutée, menée à bout par un tout petit peuple. Et il s'en réjouissait.

Alors, avec tous les canons et avec toutes les cloches, la Clémence s'est mise à chanter d'elle-même, d'accord et d'unisson, et ses volées graves ont retenti dans le soir. Recueillis et heureux, nous les avons écoutées.

Elles disaient les hommes rapprochés, les mains unies, l'avenir plus facile et meilleur. Elles disaient tout ce qui passe le long d'une route, ouverte aux espoirs et aux efforts, tout ce qu'il y peut passer pourvu qu'on veuille. Et elles disaient aussi l'omnipotence de l'esprit humain armé de confiance et de courage, le triomphe des cœurs de bonne volonté travaillant dans la paix à demain.

¶

Quand le premier train déboucha du tunnel où l'air circulait désormais de part en part, les dépêches nous apprirent qu'aucun

enthousiasme n'éclata. C'était qu'avec la bonne nouvelle le train amenait un esclandre. Au moment d'être forcé, la montagne avait lutté en vain. Elle s'était raidie en un suprême effort pour une dernière vengeance. Elle venait de prendre une vie humaine. L'ingénieur Grassi, qui avait mené dans ses flancs le fillet mince et lascaillant, tombait appuyé par elle.

On pense à tous ceux qui l'ont précédé dans la voie douloureuse et qui n'eurent pas cette joie ultime de voir le but atteint, à toutes ces victimes du devoir tombées au champ d'honneur avant l'heure promise, aux Italiens qui sont partis et ne sont pas revenus.

On les ralle un peu chez nous. On les appelle « macaronis ». On les soupçonne. On s'en défie. On imagine dans leurs rangs autant d'énergumènes dangereux, d'agitateurs subversifs, de tristes chevaliers du couteau. Si, quelque part, une rixe éclate, un bras se lève, un poignard luit dans l'ombre, on dit : « Naturellement, encore un Italien ! » Ce sont des gens traitres, fourbes, sanguinaires, dignes de la corde et du gibet. Ils sont en retard. Ils sont illettrés. Ils sont sales. Hélas ! C'est méchamment méconnaître leurs fortes et fines et belles qualités.

Oui, sans doute, parmi les quelques cent mille Italiens que la Suisse accueille, et notons bien, que la plupart du temps elle va chercher, il peut se trouver des malandrins, et il s'en trouve. Il ne saurait en être autrement quand il s'agit d'une vague d'humanité aussi haute, d'une population d'émigration aussi flottante et mélangée, charriant des épaves, de l'écumé et de la lie. Mais le geste d'un Luccheni ne devrait pas nous faire oublier tant de vertus obscures, ni surtout tant de services rendus.

Pauvres gens, partis de leur petit village avec quatre hardes pliées dans le mouchoir, et l'espoir immense dans le cœur ! Ils sont les fils du merveilleux pays des fresques et des statues, dont nous ne nous lassons point d'aller admirer les chefs-d'œuvre, auquel chaque printemps notre âme triste va redemander l'éternelle aumône d'un peu de lumière, de paix et de beauté. Ils sont les enfants de ce peuple robuste, prolifique et sain, riche de sang rouge et de chansons, à l'imagination colorée, à la grâce naturelle, qui sut mettre dans sa vie cette chose inestimable : la poésie. On leur a dit que la Suisse honnête était un vrai endroit de Cocagne, que son cœur était fidèle, que ses mains étaient pures. Ils l'ont cru, et s'étant mis en chemin, ils ont longuement cheminé sur les routes, pieds nus, leurs souliers à la main pour ne point les dommager.

Ils sont sobres, laborieux et affables. Ils travaillent dur sans se plaindre. A midi, je regarde revenir du chantier leurs cohortes blanches et pressées, et le soir je es considère fumant leur pipe sur un seuil ou promenant un petit enfant — une créature comme ils s'expriment — dans leurs bras. C'est grâce à eux que les grands travaux de ce siècle s'accomplissent. C'est grâce à eux que le Simplon a pu être percé. Telle la foule anonyme des esclaves ou des légionnaires d'autrefois, qui portaient les pierres des pyramides ou des chaussées, ce sont eux qui permettent à l'histoire d'édifier ses grands ouvrages et de laisser ses témoignages éclatants.

Ils n'ont rien, ni fortune, ni culture, ni maison. Ils n'ont que leurs bras. Ils sont ceux qui ont des bras, des *braccianti*, comme ils s'appellent. A la vaste entreprise en cours, ils apportent tout ce qu'ils ont : leur dévotion, leur courage, et leurs bras. Quelquefois, ils leur donnent plus, ils leur donnent leur vie. Soldats au service de demain, ils tombent sans gloire au champ d'honneur et de travail. Leur sacrifice aura permis l'œuvre utile à d'autres. Il ne faut pas en rire. Il faut les respecter, car, hélas ! le champ d'honneur est partout.

Philippe MONNIER.

## ANNEXE 6

### Thème: Conflits publics et expressions xénophobes

Fiche d'identité : **Lettre du docteur Ferdinando Giaccone au console général Luigi Amedeo Melegari** (ministro plenipotenziario del Regno d'Italia a Berna), 1875, Gotthardbahnarchiv Luzern, copie in: MARTINETTI Orazio, "Minatori, terrazzieri e ordine pubblico, per una storia sociale delle grandi opere ferroviarie ticinesi 1872-1882", p. 322-325, in: *Archivio Storico Ticinese (AST)*, Bellinzona: Casagrande, No.92, 1982, pp. 271-332

Source : Ferdinando Giaccone est le responsable médicale pour le chantier du Gothard, où travaillent un grand nombre d'ouvriers italiens. Le docteur est lui aussi italien.

Contexte : Dans cette longue lettre, le médecin, se plaint au Consul général d'Italie à Berne (Luigi Amedeo Melegari) de la situation dans laquelle se trouvent les Italiens employés au Gothard. Il y décrit en particulier la situation du front sud, à Airolo. Les italiens, selon l'auteur sont constamment diffamés et maltraités sans aucune raison apparente autre que la haine. L'auteur prend, pour soutenir sa thèse, certains exemples comme les événements de la bagarre de 1873 à Airolo (voir rapport principal) ou les réactions à la grève de Göschenen en 1875. La peur du docteur est que les faits peuvent se détériorer avec les fortes réactions des italiens, est souvent reprise dans le contenu de la lettre.

Commentaire : Cette lettre nous semble très intéressante car elle contient le point de vue d'un italien concernant plusieurs faits dont nous parlons dans le rapport. Il s'agit en plus d'un personne ayant un certain niveau d'instruction qui lui permet peut être de juger clairement les faits. Elle donne une parfaite idée de quel pouvaient être les sentiments et les difficultés des ouvriers employés dans la région du Gothard.

Eccellenza.

Prima d'entrare in materia mi permetta l'Eccellenza vostra di richiamare alla memoria che nel 1872 il Sig. Commendatore Valvassori deve averle scritto perché volesse interporre per me il suo valido aiuto ond'io potessi ottenere d'essere nominato medico a questi lavori, e so che Lei devo in modo affatto speciale di avere raggiunto lo scopo. Ed è come presentato da questo Egregio suo amico che io mi permetto in questo momento d'indirizzare all'E.V. un saggio sulle condizioni della Colonia Italiana a questi lavori, delle sue sofferenze e della incredibile longanimità con cui le ha supportate.

I motivi che mi spingono a ciò fare sono due, e gravi entrambi. Il primo si è di portare a conoscenza dell'E.V. come il nome Italiano sia qui vilipeso, e spregiato; il secondo si è di calmare l'esasperazione, che i fatti che stò per narrare hanno generato nella nostra colonia, esasperazione che potrebbe da un momento all'altro degenerare in dolorosi fatti, come già accadde, e che io m'assunsi di dirigere, onde impedirle di fuorviare. Possono assicurare sul mio onore all'E.V. che queste mie idee trovarono pieno riscontro in tutti i nostri operai cui ne ho fatto parola, e furono molti, e che in tutti, lo dico con senso di profonda soddisfazione, e di vero orgoglio, sentirono manomesso l'onore nazionale nei fatti che sto per esporre.

L'E.V. troverà affatto naturale che la mia narrazione si limiti per la massima parte a quanto è accaduto in Airolo, sede della sezione Sud dei lavori della Galleria, di cui io disimpegnò il servizio medico dal 1° Febbrajo 1873.

E tanto più volentieri limito il mio composto alle cose di qui, sapendo che i fatti di Göschenen le furono già esposti da un testimone *de visu* degno di fede qual'è il Sig. Massa ex capo di magazzino alla sezione Nord.

Al mio giungere in Airolo all'epoca suddetta, il numero degli operai era minimo, i lavori della Galleria appena abbozzati, e le non ancora compiute officine non permettevano l'impiego di molta gente. Tuttavia già fin d'allora si poteva scorgere il malcontento della popolazione locale contro la colonia italiana, giacché i nostri operai non potevano traversare il villaggio senza sentirsi susurrare negli orecchi scherni, ed insulti, cui sempre risposero col più assoluto silenzio.

Le cose procedettero a questo modo più o meno bene sino al 15 Agosto 1873, giorno in cui il malanimo della popolazione locale si manifestò con un reato di sangue. Varii dei nostri operai quasi tutti già da me conosciuti alla Galleria del Fréjus (Modane) si trovarono insieme colle rispettive mogli, e famiglia a fare un po' d'allegria all'albergo del Cavallo bianco. Conosco a fondo tutti quelli che si trovarono insieme in quel momento, la loro condotta è immune da ogni taccia, non erano frequentatori d'Osteria, ed il trovarvisi colle famiglie prova che quella non era una gozzoviglia, ma un vero momento di spasso di buona, ed onesta gente.

Uno fra questi, Longa Giuseppe, aggiustatore meccanico, piemontese, esce un momento per spandere acqua (mi si perdono questo particolare) si accosta al muro, e nello stesso punto da un gruppo di gente del paese sente dire «dalli, dalli» e riceve sul capo una percossa che lo butta in terra.

È trasportato al suo alloggio, sono richiesto di visitarlo, e lo trovo con una ferita alla testa, che guarì nello spazio di 14 giorni.

Si denunziò il fatto al Giudice di Pace, d'ordine del Sig. Favre l'Impresa si è portata parte civile, ma tutto indarno, la giustizia è tuttora di là da venire. Il 14 Ottobre successivo il nominato Bardissone Baldassarre, minatore, piemontese egli pure, esce da una casa dove si trovava a bere, e credo anche a ballare, esce per lo stesso motivo per cui è uscito il Longa, e mentre soddisfaceva

a quel tal bisogno, vide un uomo del paese, che stava poco discosto allungare il braccio rapidamente, e colpirlo un po' al disotto del ginocchio sinistro. Lo visitai, e giudicai la ferita fatta da arma da taglio, ricurva, una sciabola probabilmente.

Questa ferita guarì in 34 giorni. La sera stessa fu ferito, ma leggermente, sotto il mento certo Aimone detto il Bersagliere, ed un altro che non visitai, e di cui ho scordato il nome.

Nessuna delle surriferite vie di fatto fu preceduta da rissa, o da diverbio, tutte furono inflitte da gente che pareva stare in agguato. Era la popolazione locale che dopo essersi divertita a scherzare, ed insultare gl'Italiani, ora, mutato avviso, si spassava a bastonarli e sciabolarli. Dal Bardissone come dal Longa fu sporta querela al Giudice di pace, si scrisse dall'Impresa al Governatore segnalando il pericolo che poteva derivare da un tale stato di cose, ma tutte inutilmente. Molti operai esasperati, e lo eravamo tutti, dissero che se non si faceva giustizia un bel giorno si sarebbero vendicati, fu loro risposto che si sarebbe posto mano alle carabine, ed è in questa circostanza che qualcuno dei nostri ebbe a dire, ebbene daremo il fuoco al paese, circostanza questa da ritenersi per quanto in seguito si dirà<sup>101</sup>.

Dal 14 Ottobre al 26 Dicembre non vi fu più alcun fatto saliente. Continuavano gli scherni, e gli insulti, ma a questi ormai non si faceva più attenzione, si compativano. Gli Airolesi sono così fatti, che si credono dappiù di tutti, e quindi sprezzano chiunque non sia dei loro; ma se l'essere forestieri qui è un torto, l'essere Italiani è un'infamia.

La sera del 26 Dicembre molti dei nostri stavano bevendo in un caffè isolato posto a metà strada tra il villaggio ed il Cantiere, si stava allegri e non altro, e vi erano pure, se non erro, due Gendarmi, quando ad un tratto la porta si aprì, alcuni del villaggio cacciano dentro la testa, e con villane parole sfidano gli operai ad uscire. Ed alcuni uscirono, e poco dopo si seppe che quattro uomini del Paese erano feriti di coltello, uno degli operai, certo cat-Genova, da arma da fuoco. Questi e due altri furono arrestati, del paese nessuno. Messì l'indomani in una vettura per essere trasferiti alle carceri di Faudo, una folla furente volle impedirlo. Vi fu rivolta ai gendarmi, minaccie, e vie di fatto contro il Sindaco, il Giudice di Pace, ed alcuni municipali, si voleva ad ogni costo aver nelle mani i prigionieri. Finalmente dopo molti stenti e molte oscillazioni la vettura ha potuto partire e la triste scena ebbe fine.

La cosa successe verso le dieci del mattino, gli attori della brutta scena erano tutti del paese, conosciutissimi, grida di morte furono proferte contro il Sindaco, il Giudice di Pace, e tutti quanti, dire che non si conoscevano era impossibile, tutti noi credemmo che si sarebbe dato un esempio di giusta severità, ma ci ingannammo a partite. Per gl'Italiani tratti nei capelli a reagire, prigione, e processi, per quei del paese impunità, impunità e sempre impunità.

Il processo ebbe luogo a Faudo; uno dei feriti del paese, certo Guschetti, già affetto da cronaca malattia del cuore, e dell'apparato respiratorio, morì nel frattempo, ciò malgrado i nostri furono in prima istanza condannati a pena insignificante, nel Giudizio d'appello assolti, perché, credo, nulla si è potuto provare a loro carico. Quanto poi a ricercare chi avesse ferito il [omissis] non ci si è neanche pensato, sebbene la palla venisse estratta dalla ferita pendente la detenzione in carcere.

L'esposto fatto aveva provato agli Airolesi che ad insultare, e maltrattare gl'Italiani, non era tutto guadagno netto quello che avevano ricevuto. Ciò valse alla Colonia un'era relativa di pace, che non venne più turbata nel 1874, ma che doveva essere di nuovo posta a dura prova nel Giugno prossimo passato.

Intanto molti uomini del paese che prima rifuggivano dall'arruolarsi nei lavori della Galleria, a poco a poco vi si lasciarono attrarre, vi furono ben accolti, e gl'Italiani che con tanta facilità e colla certezza quasi assoluta dell'impunità che non sarebbe mancata ad un delitto commesso nelle tenebre della Galleria, avrebbero potuto vendicarsi, non si lasciarono trascinare,

non dico a rappresaglie, ma nemmeno ad aspre parole. La Colonia se non aveva dimenticato, aveva perdonato, gli Airolesi né dimenticarono, né perdonarono.

E lo vide nel Giugno p.p. all'occasione d'un incendio sviluppatosi nella notte del 13 al 14 e che distrusse sei case. Primi ad accorrere furono i nostri operai, sui tetti delle case in fiamme, dovunque maggiore fosse il pericolo, ove più gravi le fatiche, ed i disagi, quivi più numerosi si vedevano a lavorare con energia pari alla gravità del disastro. Tre di essi furono sconvolatamente feriti, uno non ancora ventenne, ho dovuto sottoporlo alla legatura dell'arteria omerale per salvargli la vita minacciata da un'emorragia non frenabile con altro mezzo.

Parrebbe che la buona volontà mostrata dagli Italiani nell'ora del pericolo, avrebbe dovuto attirar loro le simpatie dei terrazzani, eppure fu tutt'altro, e malgrado si sapesse come il fuoco avesse avuto principio, quattro operai, ed un giovane torinese, giunto qui il giorno antecedente a cercar impiego, furono arrestati, ma rilasciati il giorno dopo perché non solo non vi era contr'essi il minimo indizio di colpevolezza, come fu constatato da una doppia inchiesta, politica e giudiziaria, ma risultò che tutti si erano strenuamente adoperati ad estinguere l'incendio non solo, ma salvarono da certa morte, con loro gran rischio, due povere donne, nella cui casa aveva avuto principio il fuoco, ed il Villa, uno degli arrestati, ebbe ogni suo avere abbruciato nella casa da lui abitata, perché invece di pensare a porre in salvo il fatto suo, lui e sua moglie corsero da ogni parte a dar l'allarme, ed a loro si deve se un'intera famiglia scappata in pura camicia, non ebbe a rimaner vittima del fuoco<sup>182</sup>.

All'indomani del disastro gli abitanti tutti quanti accusavano come incendiarii i Piemontesi, il risultato dell'inchiesta non fece cessare l'assurda calunnia, e le minacce banali fatte dai nostri all'occasione delle percorse subite prima dell'affare del 26 Dicembre 1873, erano portate come prova irrefragabile dell'odiosa accusa.

Una corrispondenza anonima pubblicata sulla Grenzpost di Basilea la ribadiva con evidente malafede, perché posteriore all'inchiesta. A questa risposi, e le acchiudò la risposta (allegato a) [manca] che feci pur firmare da venti e più dei principali operai, e dai pochi impiegati italiani. Rimproverai al Sindaco perché la Municipalità non avesse smentito com'era suo dovere, le esose calunnie, ebbi risposte evasive, e la pubblicazione nel Repubblicano di Lugano d'un articolo anonimo, che languidamente smentiva il corrispondente della Grenzpost. All'anonimo del Repubblicano ho anche risposto, e la risposta è pure qui unita. (allegato b) [manca]

Il malvolere degli Airolesi capitamato da tutte le notabilità del paese, gli arresti arbitrari, e brutali, giacché non vi era assolutamente alcun motivo di arresto piuttosto che l'individuo A che per l'individuo B, le faccie torve con cui ognuno di noi era accolto sul suo passaggio nel villaggio, risvegliarono gli antichi rancori, l'esperazione cresceva, e si fu allora che pensai di capitanarla, e parlando a molti, ed ai più influenti dei nostri uomini, dissi che era mia intenzione di far aver loro una soddisfazione coll'intentare un processo alla Grenzpost. Trovai tutti disposti ad associarsi alla mia idea, ed a concorrere nella spesa, ma il modo con cui la corrispondenza era redatta, fece sì che ci dovemmo contentare d'una smentita in forma di protesta. (Allegato A già citato).

Addetti ai lavori vi sono pure impiegati ed operai francesi, di cui alcuni compromessi come comunardi, non so ben visti perché forestieri, sono in numero infinitamente inferiori ai nostri, eppure non ebbero mai a subire insulti, né essere arbitrariamente arrestati come gli italiani.

L'odio ed il disprezzo contro la nostra nazionalità sono tali che, molte volte io, che, per motivi di servizio, dovetti recarmi a Faido, a Göschenen, fermarmi ad Andermatt, ho dovuto alla tavola dell'Albergo rimbeccare ora gli uni, ora gli altri, perché, appena fatti accorti della presenza d'un italiano, i Ticinesi non mancano mai d'attaccare Nazione e Governo. Ebbi a trovarmi l'anno scorso a Lugano col defunto Sig. Cav.re Chiora, che era colà Console italiano, gli

parlai della cosa in questione, e ne ebbi in risposta che, unico modo di piacere nel Ticino, si era lo sparire dell'Italia, e del suo Governo, e che nel paese non erano accetti che i repubblicani in diciottesimo, ed i papisti sfegatati. Ed è vero purtroppo.

Sperare dal Governo cantonale che voglia, o possa rimediare agli abusi di potere che si commettono a nostro danno, e a sfregio del nome italiano, è cosa affatto vana. Il Consiglio di Stato a maggioranza radicale ha contro di sé la maggioranza clericale del Gran Consiglio, i giorni suoi sono contati, ed il poco tempo che resterà al potere non lo vorrà certo impiegare a disgustare i suoi partigiani, che sono qui in maggioranza.

La pazienza dei nostri può intanto essere ad ogni momento posta a qualche dura prova; l'aver io risposto ai loro articoli anonimi d'ogni colore, l'aver lasciato intendere al Sindaco un modo indeterminato che avremmo pur saputo farci rispettare, pare che li abbia messi un po' in apprensione. L'idea d'un urto col Governo italiano li spaventa. Una parola di conforto che l'E.V. ci facesse sentire, getterebbe la costernazione in questa gente, e la prospettiva di un'inchiesta basterebbe a farli diventare mogi, mogi, ed a prostrare un orgoglio, che non ha altra ragione di essere che nella indulgenza che i deboli trovano talvolta presso i forti.

Una delle non ultime cause dei luttuosi avvenimenti di Göschenen si deve, a mio credere, nel disprezzo con cui sono trattati gli italiani nel cantone d'Uri, e nelle misure arbitrarie della polizia cantonale, fors'anche nei gravi e numerosi disastri accaduti in quella sezione, e che costarono tante vite ai nostri poveri operai.

Qui le cose succedono altrimenti, e sono lieto di poter attestare che dal Sig. Maury, Ingegnere francese, capo servizio dell'Impresa, i nostri sono trattati con imparzialità, e giustizia, che si pensa alla loro salute, e che i disastri succeduti nella Galleria di Göschenen qui non hanno riscontro.

Collo sviluppo dei lavori ferroviarii maggior numero dei nostri verrà ad abitare questo poco ospitale paese, e l'animo rifugge dal pensare alle conseguenze che potrebbero sorgere da rancori lungamente repressi, dall'accumularsi di tante cause d'odio tra la popolazione locale e l'avvenienza.

Si può, a rigor di termini, far a meno della simpatia della popolazione con cui si è a contatto, si può restare impassibili ai tratti grossolani, anche agli schermi, se personali, ma non si può con pari facilità essere indifferenti al disprezzo del proprio paese, alla mancanza di quell'onestà sicurazza che la legge garantisce in tutti i paesi civili, ed ove l'arbitrio è sostituito alla giustizia l'uomo è tratto fatalmente alla vendetta personale.

Le cose che venni esponendo sono pronte a mantenerle sempre, e dovunque, ma l'E.V. si farà facilmente persuasa che la popolazione locale, e forse anche l'Impresa non mi perdonerebbero l'aver io presa l'iniziativa di farle conoscere lo stato della colonia italiana al Gottardo. Dall'Impresa non avrei a temere d'esser privo del mio impiego, dalla popolazione potrebbe benissimo toccarmi assai peggio, ma ove un'inchiesta fosse fatta, la cosa sarebbe ben diversa, e nessun riguardo sarebbe tanto da impedirmi di mantenere ciò che ho affermato. L'E.V. troverà perciò non inutile la precauzione che prendo di far impostare a Torino il foglio che ho l'onore d'indirizzarle, e ciò tanto più che ho dei serii motivi per non avere una fede molto robusta nella delicatezza di certi ufficiali postali. Gradisca l'E.V. i sensi di profonda stima, e rispetto con cui ho l'onore di dirmi

Di vostra Eccellenza

Devot.mo e fedelissimo servitore  
medico Ferdinando Giaccone  
addetto ai lavori del Gottardo, Sezione Sud  
ex medico ai lavori della Galleria del Fréjus

## ANNEXE 7

### Thème : La nouveauté de la grève, les réactions des autorités et de la population

#### Fiche d'identité :

“Lo sciopero di Goeschenen”, *Il Repubblicano della Svizzera italiana*, 14.8.1875

« La grève du Simplon », *Gazette du Valais*, 29.7.1901

Sources : Un article est écrit dans le *Repubblicano della Svizzera Italiana* qui est un périodique régional républicain imprimé au Tessin. L'autre article, est écrit par la *Gazette du Valais*, périodique régional neutre de la partie francophone du valais.

Contexte : Dans le premier article, on retrouve un résumé de réactions de plusieurs journaux du reste de la Suisse relatif aux faits de sang de la grève de Göschenen de 1875. Le journal se dit scandalisé à propos de certaines prises de position contre les ouvriers italiens. Il les qualifie de xénophobes, et prend complètement la défense des travailleurs. Il décrit l'ouvrier italien comme le meilleur et le plus courageux ouvrier existant sur le marché du travail et affirme que, sans ses gens infatigables, la construction du tunnel serait impossible. Dans le deuxième article par contre, concerne une grève au Simplon. L'auteur discute le droit des ouvriers de faire la grève en disant qu'ils savaient à quoi s'attendre concernant les conditions de travail avant de commencer cet emploi. En plus, il considère les requêtes des ouvriers non pertinentes car il s'agit seulement de demandes d'augmentation salariale, au lieu des requêtes concernant les conditions de travail.

Commentaire : Les articles ont été choisis pour présenter deux positions différentes quant aux droits à la grève. Bien entendu il faut garder à l'esprit qu'il s'agit de deux articles qui commentent deux événements de gravité complètement différente (à Göschenen il y a eu des morts). Dans le premier cas on trouve aussi intéressant la position de défense inconditionnelle des ouvriers italiens. Il s'agit d'un « contraste » avec certains comportements typiques de la population tessinoise de l'époque.

## Lo sciopero di Goeschenen.

II.

(V. REPUBBLICANO N. 96).

Ci fu assai grato il vedere che molli giornali della Svizzera, lungi dall'associarsi ai difframbi che portavano alla stelleria « l'energia della repressione », hanno preso in mano la difesa degli operai ed hanno insistito come noi insistiamo, perchè l'inchiesta prenda di mira non solo il fatto della repressione, ma anche i motivi che hanno dato luogo allo sciopero.

Non dubitavamo che il buon senso e lo spirito umanitario dei nostri confederati, finirebbero per trionfare sopra le adulatrici testimonianze deposte ai piedi della ricchezza e del potere.

E non crediamo andare lungi dal vero dicendo, che attualmente in tutta la Svizzera domina un vero sentimento di rimorso e di rammarico pel sangue versato, mentre sarebbe stato così facile di evitare questo deplorabile conflitto.

Non è l'analogia di razza che ci ispira, ma dobbiamo dire che abbiamo sentito un forte senso di disgusto nel leggere in alcuni periodici della Svizzera tedesca delle frasi oltraggianti contro gli operai italiani — perchè erano italiani. — Quasi che questi non fossero al pari degli altri, gente onesta, ragionevole, tenace al lavoro, sobria nei godimenti, ardita nei pericoli, capace di sacrificarsi per una causa giusta, rotta a tutti i patimenti e a tutte le privazioni della vita artigiana.

Dove gli operai tedeschi e francesi e svizzeri non osano arrischiarsi; sulle pareti ghiacciate dei più inaccessibili pendii, come nelle viscere della terra dove ad ogni passo si affronta la morte, — là voi trovate l'operaio italiano il quale dopo avere modestamente passato il suo tempo in un lavoro da schiavo si acccontenta di mangiare un tozzo di polenta e di dormire sulla paglia, pur di risparmiare pochi soldi onde sorvenire alla lontana e non mai dimenticata famiglia. — Tale è lo spettacolo che dà in tutta l'Europa « l'operaio italiano » — questo operaio che alcuni giornali insultano, ma che è dappertutto ricercato come il migliore degli operai.

Il celebre ingegnere Grattoni, parlandoci un giorno del traforo del tunnel del Frejus ci diceva: « Io credo che senza l'operaio italiano il traforo delle alpi sarebbe stato impossibile od avrebbe costato più del doppio. Nessun altro operaio può resistere ad un lavoro di questa fatta, nessuno vuole affrontare con un sì meschino salario il pericolo costante che lo accompagna ».

E' realmente gli stessi operai delle miniere di Mons, di Cardiff e di Newcastle, abbenchè abituati fin dalla infanzia a vivere nelle gallerie di carbon fossile, a più centinaia di metri sotterra, non resistono o rifiutano di lavorare nelle gallerie di questo genere dove l'aria ammorbata da dinamitiche esalazioni toglie il respiro e dove la roccia minaccia di seppellirvi viventi ad ogni scoppiar di mina.

Ci recò non minor meraviglia che dispiacere il vedere un giornale serio come lo è quello delle « *Notizie basilesi* » accogliere frasi della natura di queste: « *L'italiano è coraggioso quando si tratta di lavorare col pugnale, ma quando si tratta di battersi seriamente è un vigliacco* ». — « *Der Italiener ist frech wenn er allein mit dem Dolche spielt, und zaghaft sobald er sieht dass Gewalt gebraucht wird* ». —

Questi insulti slanciati con deplorabile leggerezza non contro i colpevoli soltanto, ma contro un popolo intero, non danno nessuna soddisfazione ai reclami, non prevengono la riproduzione degli scioperi in avvenire, hanno il torto di rendere tutto un popolo solidario dell'offesa fatta, e di sollevare al grado d'un conflitto nazionale un episodio, disgustoso sì ma pur destinato a rimanere isolato.

Un popolo che conta nè suoi fasti le cinque giornate, e la resistenza di Roma all'armata francese, non può senza una imperdonabile leggerezza essere accusato di non sapersi battere. Radetzky, ed Oudinot, e Faily potrebbero attestare che se gli italiani non hanno paura del coltello, sanno pur anche far fronte alle armate regolari, e all'artiglieria, e alle meraviglie dei chassapots.

Speriamo che i giornali svizzeri sapranno astenersi in avvenire da questi insulti che sono altrettanto immeritati in se stessi quanto pericolosi nelle loro conseguenze.

Ci piace, per debito di imparzialità, constatare che quello stesso giornale si è mostrato più tardi più morigerato ne' suoi giu-

dizi, e desideriamo che il suo corrispondente d'Altorfo metta in avvenire maggiore riservatezza nell'emettere le sue opinioni.

Fra i giornali che hanno mostrato maggior tatto ci piace citare « la *Feuille d'avis* di Bienna ».

Ecco com'essa si esprimeva:

« Questi sovvertitori (*émeutiers*) come si vogliono chiamare, avevano essi tutti i torti? Dov'erano essi venir trattati come dei briganti? Essi non hanno attaccato, e si è aperto il fuoco sopra di essi quando, ritirati sulle alture, non ostruivano più nè l'imbocco del tunnel nè l'ufficio postale.

« Uno dei reclami degli scioperanti attira maggiormente la nostra attenzione. Essi avevano abbandonato il tunnel, dicono essi, a cagione dei patimenti che faceva loro provare il denso fumo prodotto dalle frequenti esplosioni delle mine, e chiedevano che per misura di prudenza e di salubrità, la ripresa del lavoro non si facesse che una mezz'ora dopo lo scoppio delle mine, invece d'un quarto d'ora com'era fin allora stabilito. Per coloro che conoscono le sofferenze di questi poveri minatori che passano la loro vita in fondo ad oscure gallerie, respirando spesso un'aria fetida, in mezzo ad un calore intollerabile, circondati da sorgenti che schizzano da tutte le parti e mantengono una umidità malsana, col petto soffocato dall'acre fumo della polvere, esposti ad ogni istante a pericoli d'ogni sorta; — per essi la pretesa degli scioperanti non parrà esorbitante. Anzi essa parrà loro giustissima ».

La galleria del Gottardo non deve essere costruita a prezzo del sangue e della vita di un popolo d'operai. Lasciamo questo triste privilegio alle piramidi dei Faraoni.

Il *National* di Neuchâtel, il *Progrès* di Dèlémont, il *National Genevois*, e altri giornali che non possiamo tutti citare, contengono ora articoli di simpatia a favore degli operai, e ciò basterà a mostrare agli Italiani che la democrazia svizzera non è nè può essere contraria all'operaio italiano.

Nei primi giorni, bisogna pur dirlo, delle esagerazioni si sono prodotte, e non potevano a meno di prodursi, tanto nella stampa svizzera come nella italiana.

La stampa svizzera non ha visto sul principio che il pericolo che correvano la pub-

blica quiete ed il prestigio dell'autorità, in un Cantone piccolo sì ma pur sempre sovrano. Essa si è forse lasciata troppo cecamente guidare dai rapporti interessanti del Governo di Uri e dell'impresario Favre.

Ma anche la stampa italiana è andata troppo oltre nel voler col'egare questo fatto coll'incendio d'Alrolo, o nel pretendere che i trenta soldati d'Uri « hanno assassinato il fiore della gioventù italiana ».

Consoliamci di vedere che da una parte e dall'altra la riflessione è subentrata al risentimento e facciam voti che l'inchiesta conduca ad un equo soddisfacimento delle equie dimande, onde evitare in avvenire la riproduzione di simili dolorosi conflitti.

(Continua).

### La grève du Simplon.

Elle n'est pas encore terminée au moment où nous écrivons. Mais le calme continue à régner, et l'entreprise paie les ouvriers bien que le travail soit suspendu. Les mesures de précaution prises par le Conseil d'Etat sont d'ailleurs maintenues, et les 6 dernières classes d'âge de la 2<sup>me</sup> comp. du Bat. 11 vont remplacer ceux des communes de Sion, Ardon et Vétroz envoyés mardi sur les lieux et qui sont rentrés jeudi soir. A Brigue même, toute la milice est sous les ordres du capitaine Jos. de Stockalper.

Charles St Maurice écrit à ce sujet:

Les générations futures s'étonneront de constater combien le sens juridique fait défaut chez la nôtre. Jamais on n'a tant parlé de justice, et jamais on n'en a autant méconnu les principes.

Ainsi la mise en grève de trois mille ouvriers travaillant au tunnel du Simplon, côté suisse, est regardée par quelques-uns, par des socialistes, comme un fait légal, comme UN DROIT, alors qu'en réalité elle est une rupture violente du contrat de travail.

Certes, tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'il est pénible de travailler dans un tunnel; les ouvriers ont souvent les pieds dans l'eau, et l'humidité suinte de toutes les parois, en-

gourdisant le travailleur qui en hérite les rhumatismes pour le reste de sa vie. Mais ces conditions si dures, les ouvriers les connaissaient quand ils les ont acceptées. Ils savent d'ailleurs que pour les vacances qui se produisent dans leurs rangs, il en est toujours de prêts pour les remplir. Que peuvent-ils donc espérer d'une grève dans de telles conditions?

Le contrat du travail, comme tous les autres contrats, doit obliger les deux parties contractantes; il doit être synallagmatique pour être légal. De quel droit donc les ouvriers du Simplon se réclament-ils pour quitter leur ouvrage en se concertant ensemble, afin que le dommage soit plus grand, plus irrémédiable et que l'on soit ainsi forcé de subir leurs prétentieuses exigences?

Ils demandent 50 centimes d'augmentation et la journée de 6 heures pour les ouvriers travaillant à l'avancement du tunnel. Mais ces bons grévistes devraient bien assister à leur embauchement. Ce n'est pourtant pas Moïse ou l'empereur de Chine qui sont allés au bureau de l'entreprise pour les engager. Et s'ils trouvaient le salaire trop bas, la journée trop longue, le travail trop pénible, pourquoi accepter?

J'ajouterai cependant, pour montrer à quel point je suis éloigné de tout parti pris, que je reconnais parfois aux ouvriers le droit de se mettre en grève, notamment à la suite de vexations patronales, de travail de nuit, etc., etc., rien de plus naturel; c'est le combat entre le persécuté et le persécuteur.

Seulement les ouvriers du Simplon ne formulent aucune récrimination de ce genre; ils réclament contre un salaire et travail qu'ils ont acceptés, voulus. Dans ce cas, la grève est illégale; elle est aussi un crime parce que la femme va pleurer, l'enfant va souffrir.

## **ANNEXE 8**

### **Thème : Problèmes linguistiques et commerciaux**

Fiche d'identité : « **Le tunnel du Simplon** », *Gazette du Valais*, 7.11.1900

Source : Publication de la Gazette du Valais, périodique régional neutre de la partie francophone du valais.

Contexte : Cet article décrit l'arrivée d'Italiens suite aux travaux du tunnel. On y dit que le Valais subit une véritable invasion qui « rappelle celle du Tessin ». Selon l'auteur cela provoque la crainte de la population qui voit son travail (gestion des commerces) pris par les Italiens, qui font fortune en Suisse avant de rentrer au pays.

Commentaire : On voit dans cet article une vision envenimée des choses et un côté très conservateur. On y exagère les faits et l'auteur décrit en mal les Italiens qui « volent le travail des Valaisans ».

Fiche d'identité : « **Le plus long tunnel du monde** », *Gazette du Valais*, 15.2.1902

Source : Publication de la Gazette du Valais, périodique régional neutre de la partie francophone du valais.

Contexte : Description de la gêne que subissent les Valaisans à cause des Italiens venus avec le tunnel. On expose une description des différences entre les Valaisans et les ouvriers qu'on juge négativement. On développe ensuite un paragraphe concernant les données techniques du tunnel puis une description des misères qu'ont apportées le tunnel, du côté italien.

Commentaire : Ce qui est intéressant dans cet article est la vision valaisanne très extrémiste des problèmes et la manière dont sont décrits les ouvriers italiens.

Fiche d'identité : « **Pour la langue italienne** », *Gazette de Vevey*, repris par : *Gazette du Valais*, 18 juin 1902

Source : Article écrit par la Gazette de Vevey quotidien lémanique d'information neutre, repris par La Gazette du Valais.

Contexte : Cet article explique que le tunnel du Gothard a provoqué sur son versant Nord un élan poussant les jeunes à apprendre l'italien pour profiter des atouts économiques apportés par le tunnel. Il propose au gens de faire de même en Valais afin de pouvoir profiter pleinement des avantages du tunnel du Simplon.

Commentaire : Cette vision des choses est intéressante car elle montre qu'il n'y avait pas que des visions négatives à l'arrivée de la langue italienne en Valais. De plus le fait que le rédacteur valaisan soutient l'opinion de l'auteur de la Gazette de Vevey montre que ce n'est pas seulement un avis de personne éloignée du chantier.

## **/ Le tunnel du Simplon,**

à voir ce qui se passe, paraît devoir augmenter considérablement l'invasion italienne en Valais.

Brigue et Naters, dont la moitié de la population est italienne, sont exposés à abandonner la langue allemande pour la langue italienne. A cette heure déjà, le commerce de ces deux localités est presque tout entier exploité par des Italiens.

Cette situation rappelle celle du Tessin. Elle n'est pas sans faire naître des craintes légitimes au sein de la population indigène. Depuis de longues années déjà, l'Italien se fixe en Valais, y exploite son industrie ou son commerce, et, après fortune bien faite, rentre au pays en laissant sa succession à un fils ou à un compatriote.

C'est ainsi que, de Brigue à Bouveret, il n'est presque pas de ville ou de village qui n'ait son marchand italien. A Loèche, à Martigny et à Monthey, ils sont en majorité et détiennent presque tout le marché.

\* \* \*

A propos du percement du Simplon, notons qu'à fin octobre la longueur de la galerie d'avancement était de 6804 m. Le progrès moyen de la perforation mécanique a été de 6 m. 05 par jour de travail du côté nord (Brigue) et de 4 m. 26 du côté sud (Iselle).

## **Pour la langue italienne.**

A ce sujet, voici une observation fort juste d'un correspondant de la „Feuille d'Avis" de Vevey:

« Depuis l'ouverture du Gothard, les jeunes gens, et même les moins jeunes, des villes de Lucerne, Zurich et Bâle, ont appris l'italien, qui est devenu un facteur important pour la réussite des affaires. J'estime donc que si cette connaissance a été nécessaire à ceux qui ont voulu profiter du Gothard, elle sera aussi indispensable à ceux qui comptent sur le Simplon. Et je pense qu'il vaut mieux, dans l'intérêt de chacun, apprendre l'italien dès aujourd'hui, plutôt que de manquer les occasions qui se présenteront infailliblement dès l'ouverture de la ligne.

J'insiste sur le fait que je ne signale pas une idée intéressante, mais que j'appelle l'attention de nos commissions scolaires, sociétés de commerçants, etc., sur une étude qui, dans un cas absolument analogue, est devenue

une nécessité; une enquête à ce sujet est facile à faire.

Le Simplon, par lui même, est un magnifique instrument de prospérité, mais pour lui faire rendre tous ses avantages, il faut que nous sachions en profiter. »

A bien méditer et surtout à mettre en pratique en Valais. Notre avenir économique et commercial est ici en jeu.

## PENSÉE DU JOUR

Les bonnes années ne sont pas celles où l'on souffre et où l'on pleure le moins; ce sont celles où l'on pêche le moins, où l'on mérite le plus, où l'on aime le plus le bon Dieu.  
(Mgr de Séour.)

## Canton du Valais

### Décisions du Conseil d'Etat

M. le notaire Jean Anzévi, d'Evole, est nommé rapporteur et M. le notaire Antoine Bovier, rapporteur-substitut pour le district d'Hérens.

\* Délibérant sur la question de savoir si un guide de montagne qui s'est engagé pour faire des courses hors du pays, mais qui ne s'est pas fait rayer de la liste officielle des guides ni des rôles des patentes industrielles et dont la famille a conservé son domicile en Valais, peut être imposé dans le canton, le Conseil d'Etat se prononce affirmativement.

### Le plus long tunnel du monde (Suite.)

Dans la vallée du Rhône, les Italiens ont un peu l'air de camper, comme en pays ennemi, récoltant le plus de butin possible. Ce sont les Valaisans qui, chez eux, paraissent des étrangers. Ils sont perdus au milieu de cette affluence de gens qui parlent d'autres langues. Ils vivent à part des Allemands, à part aussi des Italiens. Le rude travail des mineurs enfouis dans la roche paraît une étrangeté inférieure à ces vignons habitués au bon soleil, nourrisseur des grappes dorées. C'est avec dédain qu'ils voient ces Piémontais, vêtus de hardes poussiéreuses, ne boire que de l'eau et ne manger que de la polenta. Les aubergistes indigènes trouvent que les « Couachtres » — tel est le sobriquet des Italiens — ne font point marcher le commerce.

Les commerçants commentent avec amertume le chiffre des mandats consignés à destination d'Italie dans les Bureaux de poste de Brigue et de Naters. Ils déplorent que ce fleuve d'argent s'écoule au dehors sans arroser le

pays. Bien au contraire, les immigrants lui coûtent cher. Ils ont apporté des épidémies; ne faut-il pas agrandir, assainir les hôpitaux? Par surcroît, la loi scolaire oblige de créer des écoles pour les enfants qui pullulent dans les familles des « Couachtres ». Et elles sont très fréquentées; les Italiens apprécient la gratuité des leçons ainsi que des livres et cahiers scolaires.

Cette sobre et quelque peu sauvage endurance des ouvriers d'outre-monts, qui choque les doux Valaisans, est une qualité fort prisee par les ingénieurs de l'Entreprise. L'un d'eux me disait, non sans naïve franchise; « Si nos Italiens vivaient grassement, ils n'auraient plus de cœur à l'ouvrage; cet ouvrage est tellement pénible que, pour le bien faire, il ne faut pas avoir l'estomac chargé ». Il avouait qu'ils ont le couteau facile. « Mais, concluait-il, leurs coups de pioche me rendent indulgents pour leurs coups de couteau. Ces Italiens violents, passionnés, s'attaquent à ce Monte-Léone que vous apercevez là-haut, solidement flanqué du Wasenhorn et du Furggenbaumhorn; ils le perceront de part en part, ils achèveront le « traforio », alors que notre calme vertu suisse n'en égratignerait pas seulement la surface. Ces gueux ont plus d'enfants que notre race engourdie de bien-être; vous avez vu, à la « scuola » de Naters, comme ils sont sains, beaux, nerveux. Allez, le travail du mineur dans les puits du Simplon use moins son homme que « nos parties de cave » dans le vignoble valaisan. »

Je laisse à mon ingénieur la responsabilité de sa théorie sur la salubrité du métier de mineur, dans les entrailles du Simplon.

A Brigue, les campements s'étalent à l'aise pour les 1,838 ouvriers, 1,221 dans le tunnel, 617 au dehors. Les bâtiments, avec une surface couverte de 11,368 mètres, comprenant les bureaux et postes de garde, les magasins, les usines de dynamite et de ciments, les hangars des machines — les garages contenant 60 wagons-plates-forme pour le transport des ouvriers et 27 wagons-tombereaux pour le transport des déblais, longent la rive gauche du Rhône. Le fleuve canalisé, domestiqué,

sans risque de débordements, fournit avec docilité la force de perforation et de ventilation. La vaste plate-forme de la future station de Brigue monte sans difficulté, étagée sur les déblais du tunnel.

Sur l'autre versant, dans la vallée de Domo d'Ossola, le val d'Iselle est si étroit que les chantiers de la section Sud (10,770 mètres de superficie bâtie) n'ont pu trouver place le long des rochers à pic qui surplombent la route et enserrant le petit village, dont les maisons semblent escalader la montagne. Ils se sont installés tout simplement dans le lit même de la Doveria, torrent tapageur et cascadeur, qui subitement s'est trouvé endigué et assagi. Pour former le terre-plein de la future gare, on éventre le flanc du mont Trasquera. Les chantiers se continuent d'Iselle à Domo d'Ossola sur quinze kilomètres, pour construire les voies et tunnels d'accès. Par suite, les 1,482 ouvriers de la section, 1,014 dans le tunnel et 468 au dehors, sont disséminés tout le long de la vallée. C'est surtout au centre, à Varzo, que logent les mineurs, plus au large qu'à Iselle. Car Varzo s'arrondit en valon verdoyant, avec de grands châtaigniers, avec des mûriers, des figuiers, des vignes. De coqueites vilas indiquent que c'est un heureux pays de villégiature. N'est-il pas remarquable que l'Italie, avec de si grandes richesses agricoles, ait trouvé le moyen de trainer si grande misère?

Autour de Varzo, de peupuleux villages semblent être sortis de terre, tel Balmanoiesca. Mais ce n'est plus le village classique du haut Piémont, avec de vieilles maisons de pierre, solides contre la neige. Balmanoiesca est un grand baraquement improvisé en bois blanc, la poste comme l'église. Il donne l'idée des agglomérations qui, au Far-West, poussent, ou plutôt poussaient comme des champignons. De fait, combien de ces ouvriers cantonnés autour de Varzo auraient émigré aux Etats-Unis, si le Simplon ne leur donnait pas du travail? Toute la tribu, hommes avec la veste jetée négligemment sur l'épaule, femmes en jupe et corset noirs, longues manches blanches, et sur le front le mouchoir brun enluminé de fleurs rouges et jaunes, garçons en somnifères guenilles, fillettes portant déjà toutes droites la cruche sur la tête, vit de sa vie primitive, avec sérénité, à découvert sur le grand chemin. Il me semble qu'ici les familles sont plus nombreuses et les repas moins chics que dans les campements de Brigue. Je vois encore un bambin, pas plus haut que ça, portant à pleins bras un « fiasco » ventru. Le magasin alimentaire de l'Entreprise vend par mois 4,000 litres de denrées. Est-ce que les Italiens qui sont chez eux à Varzo et à Iselle ressentent moins qu'à Brigue et à Naters l'appâté du butin à accuser et à garder?

## ANNEXE 9

### Thème : L'eau : une ressource difficile à partager

Fiche d'identité : **Lettre de la Municipalité de Airolo aux responsables de la Compagnie du Gothard**, Gotthardbahn Archiv Luzern, 308 13 V, 1875, copie in: MAFFIOLETTI Ugo, *Aspetti e problemi di Airolo nel decennio 1872-1882. La scomparsa di sorgenti, lo stato della strada e i rapporti tra stranieri e Airolesi durante lo scavo della galleria*, 1975, pp. 140-142

Source : Lettre écrite par la Municipalité de Airolo et signé par le Maire de l'époque Carlo Dotta, destinées à la Compagnie du Gothard.

Contexte : Après des années de conflits liés à l'approvisionnement en eau potable, la municipalité doit à nouveau se plaindre aux responsables de la Compagnie du Gothard à cause de la situation devenue critique. A cause des travaux de percement les ressources en eau du village diminuent sensiblement. Cela est dû à d'énormes infiltrations d'eau ainsi qu'une grande quantité d'eau utilisée pour le fonctionnement de moyens techniques (production d'air comprimé par exemple). Dans ce cas, le sujet est la disparition de certaines sources sur des terrains appartenant à la Bourgeoisie. Ils étaient utilisés en été pour la pâture et servait pour l'approvisionnement en eau de certains particuliers. La municipalité, suite aux réclamations des privés, demande à la Compagnie d'intervenir sans délais pour remettre en état la situation originale.

Commentaire : En 1874 et 1875 la situation est vraiment critique. Plusieurs sources et toutes les fontaines du village sont à sec. Après le rétablissement d'une situation acceptable dans le village, par un projet (exécuté par la Compagnie du Gothard) de récolte de l'eau depuis l'autre versant de la vallée, la commune commence à se plaindre de la situation d'urgence à l'extérieur de la localité. Le document nous semble intéressant pour encadrer la mauvaise situation dans laquelle se trouvent les autorités du village ainsi que la population.

Trascrit par : **Maffioletti Ugo**

*Alla Lodevole Direzioni della Società ferroviaria del Gottardo e per essa al suo rappresentato in Airolo, sig. Ing. Gruber.*

*Già da presso due anni scomparvero diverse sorgenti poste sul terreno patriziale e serventi precipuamente all'abbeveramento del bestiame pendente la stagione del pascolo. Per queste mancanze furono già pell'addietro sentite gravi conseguenze, ma si è pazientato in vista dei forti e più urgenti impegni che la società attendeva a soddisfare.*

*Da qualche tempo per le stesse cause venne a mancare affatto la sorgente che alimentava il così detto riale di Stuvei e della quale si serviva durante tutta la stagione estiva molta popolazione del Comune che in quei dintorni stanziava col proprio bestiame. Fra le molte scaturigini fin qui scomparse sulle proprietà patriziali per causa dei lavori del Tunnel è questa una di quelle che si dovrà per le prime in qualche modo surrogare imperocchè oltre all'essere assolutamente indispensabile pel godimento di vasti pascoli patriziali, lo è eziandio per importanti proprietà di privata pertinenza.*

*Nel ciò rammentare alla prelodata Società facciamo formale domanda che si abbia finalmente di pensare a provvedere risolutamente e senza ulteriore ritardo alle acque scomparse.*

*Nel formulare le più ampie riserve dobbiamo eziandio protestare tutti i danni e conseguenze.*

*Con distinta considerazione.*

*Per la Municipalità  
Il Sindaco Carlo Dotta*



## ANNEXE 10

### Thème : Après l'ouverture

Fiche d'identité : MONOD Eugène, « **Ils reviennent à la terre** », *Gazette du Valais*, no 85, 25 juillet 1910, pp. 2-3

Source : Article écrit par Eugène Monod architecte Suisse dans la Gazette de Vevey quotidien lémanique d'information neutre. La Gazette du Valais le reprend.

Contexte : L'auteur de cet article décrit l'ambiance des gares valaisannes de plaine, vers lesquelles les paysans de montagne descendent pour proposer aux touristes de les emmener en montagne à bord de leur charrette. Il décrit une discussion qu'il a eue avec une « *bonne femme de Martigny* » qui lui fait part de sa satisfaction de voir ces paysans désertir la gare à cause de la construction de la ligne de chemin de fer Martigny-Orsière (ligne perpendiculaire à celle du Simplon). L'auteur explique que cela va leur enlever leur « *gagne pain* » et qu'ils vont devoir retourner aux champs.

Commentaire : Cet article permet d'illustrer la réalité des paysans de montagne, même s'il n'est pas directement lié à la ligne du Simplon. Il montre que l'arrivée du chemin de fer à apporté des touristes en montagne mais qu'en même temps cela a aussi installé une concurrence avec les transports par la route.

### **Ils reviennent à la terre.**

M. Eug. Monod écrit à la *Feuille d'Avis de Vevey*:

En Valais, à chaque station de chemin de fer un peu fréquentée par les touristes, on trouve toujours une kyrielle de véhicules de toutes formes que les paysans veulent louer pour nous amener dans la montagne.

Ils vous harcèlent et vous vantent la rapidité de leur voiture et la modicité des prix. Ils ne vous lâchent que lorsque vous témoignez crânement du désir de faire la route à pied. Et encore, ne pouvant se résoudre à lâcher votre personne, ils s'en prennent à vos sacs, qu'ils se proposent de transporter à bon compte. On accepte parfois cette offre; au Châteillard, nous avons cédé aux interminables boniments d'un bonhomme qui nous a pris nos sacs pour 10 sous jusqu'à Argentières.

Pour eux, ce métier est une loterie. Ils partent avant l'aube de leur chalet, n'ayant rien à transporter jusqu'à la plaine, et si, à la gare, ils n'ont pas rencontré de voyageurs, ils y demeurent jusqu'au lendemain, à moins qu'ils ne rentrent à vide dans leur montagne.

Et pendant qu'ils se cuisent au soleil et à la poussière des routes, les femmes et les enfants, là-haut, font les fenaisons et les moissons. L'homme délaisse totalement les travaux des champs.

Or, il paraît que cela va changer. Je voyageais dernièrement avec une bonne femme de Martigny, qui revenait du marché de Vevey. Et nous avons parlé du chemin de fer Martigny-Orsières. Je lui disais que cette voie ferrée allait enlever leur gagne-pain à un grand nom-

bre de gens et surtout aux charretiers.

Loin de se plaindre, mon interlocutrice s'est réjouie de leur mésaventure. Voici pourquoi: les hommes qui passaient l'été sur les routes et dans les auberges, n'ayant plus rien à gagner avec leur bide! et les étrangers, sont obligés de retourner à la terre. Leurs femmes ne s'en plaindront pas et la santé de ces enfants prodigues de la montagne ne s'en portera pas plus mal.

Qui eût pensé que les chemins de fer, dont on dit parfois tant de mal, auraient en Valais semblable conséquence?

Heureux sont les montagnards qui, laissant tomber les rênes de leurs mulets, reprennent la faux et la faucille!

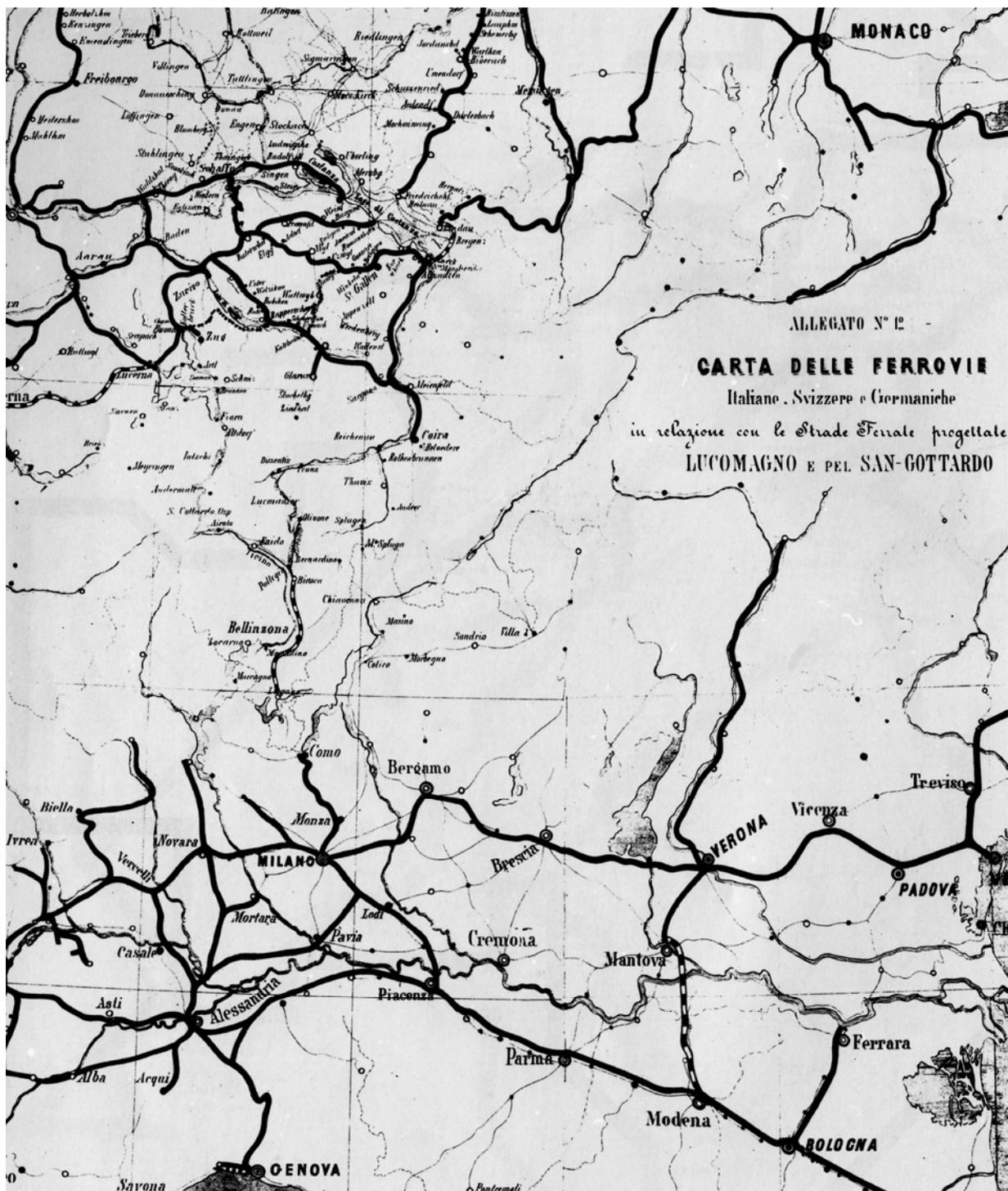
## ***IMAGES ET CARTES***

---

## IMAGE 1

Fiche d'identité: *Carta delle ferrovie Italiane, Svizzere e Germaniche*, 1864, in: CAIZZI Bruno e CESCHI Raffaello (Scuola cantonale di commercio Bellinzona), *I cento anni della ferrovia del San Gottardo: 1882-1982*, Bellinzona: Ed. Casagrande, 1982, p.36

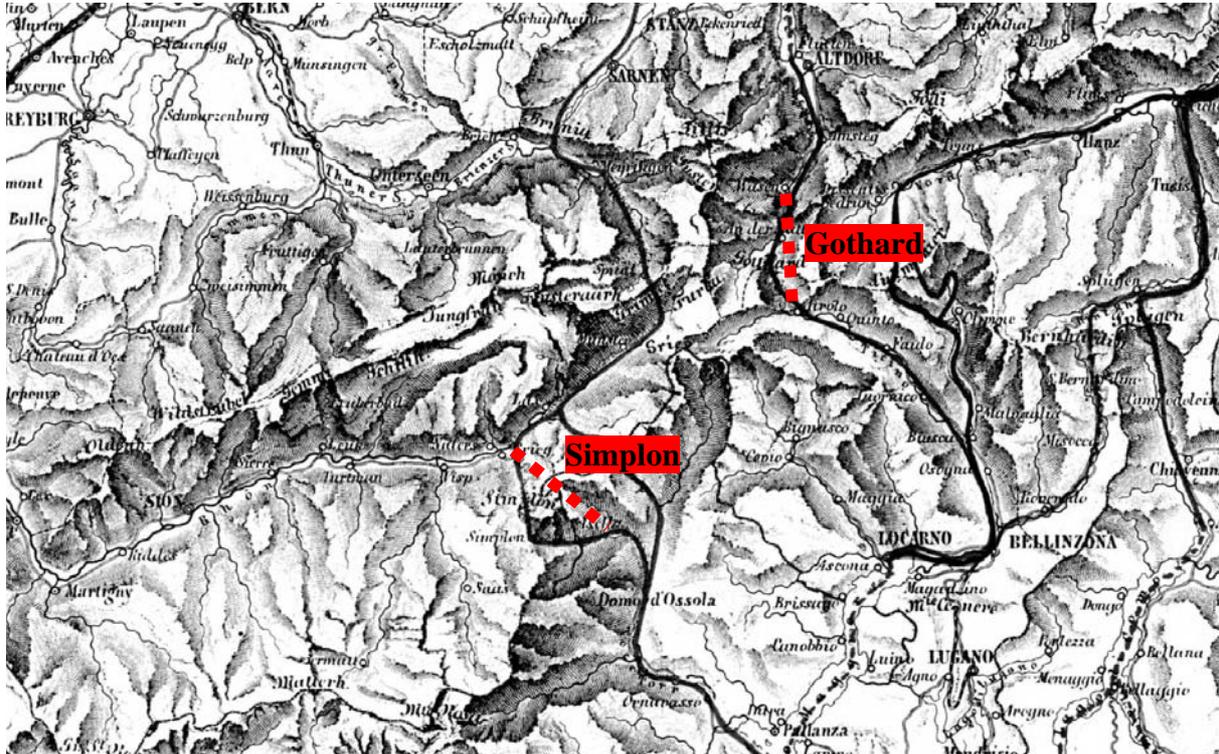
Contexte: Cette carte permet de se faire une idée du retard accumulé par la Suisse dans la construction des voies ferrées. On voit le réseau européen déjà développé et l'important trou au droit des Alpes. Il faut noter que ce retard, à cette date, est essentiellement dû aux difficultés de franchir les montagnes. En effet on remarque que le réseau de plaine, en Suisse, est déjà développé.



## IMAGE 2

Fiche d'identité: *Die schweiz mit den projectirten Eisenbahnen, 1851*, in: EGGERMANN Anton, *La ferrovia del San Gottardo*, Porza: Trelingue, 1982, p. 89

Contexte: Vue globale de la chaîne des Alpes. On voit la position de la ligne du Simplon et de la ligne du Gothard.

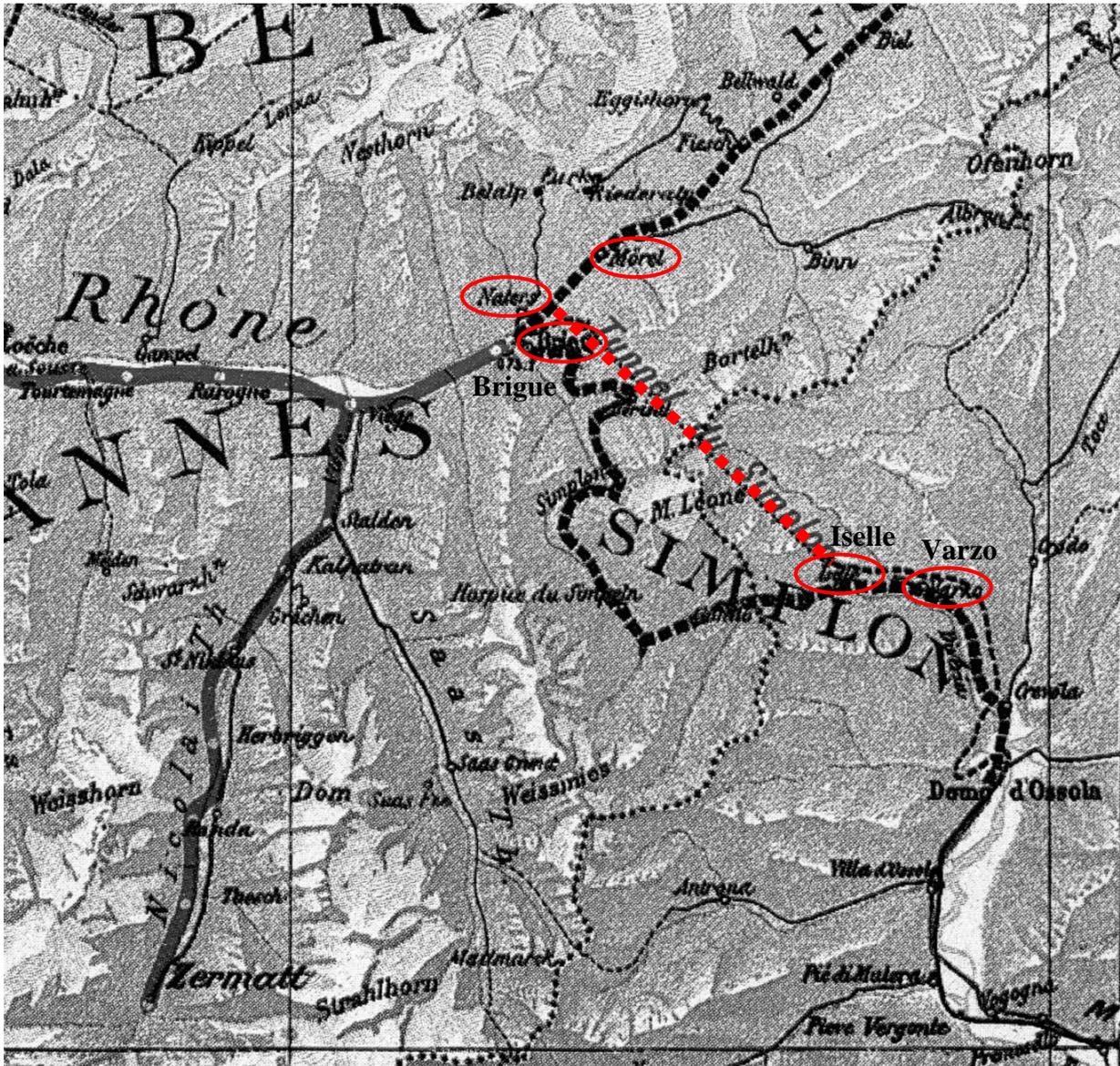




#### IMAGE 4

Fiche d'identité: *Le réseau de la compagnie Jura-Simplon en 1894*, in: KOPPEL Thomas et HAAS Stefan, *100 ans du tunnel du Simplon*, Zürich: AS Verlag, 2006, p. 143

Contexte: Vue détaillée de la région du Simplon. On y retrouve les villages mentionnés dans le rapport : Brigue, Naters, Mörel du côté Valaisan et Iselle, Varzo du côté Italien.



## IMAGE 5

Fiche d'identité: *I successivi progetti della linea ferroviaria nella zona di Faido*, in: BROGGINI Romano, Esempi di trasformazione dell'ambiente a seguito dei lavori della linea del San Gottardo: nel locarnese e nella media leventina, in: *Il San Gottardo e l'Europa, genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982*, Bellinzona, Salvioni, 1983, p.232

Contexte: Ensemble de projets pour l'emplacement de la gare (zones grisées) de Faido dans le contexte de la ligne du Gothard. L'éloignement prévu, entre gare et village, est très marquant dans tous les projets.

