

**LAC 20.21. Le Bouveret 5 juillet 2020.**

**Exposé de Michel Béguelin, ancien cheminot, finalement conseiller aux Etats du canton de Vaud de 1999 à 2007.**

**Plan :**

**1. 1850. La toute jeune Confédération commence à vivre le triomphe de la vapeur dans les transports, d'abord sur les lacs, puis sur les rails.**

Les Chambres fédérales ont décidé en 1852, après une bataille homérique, que l'octroi des concessions ferroviaires est de la seule compétence des cantons.

**La commune de Port-Valais (Le Bouveret) devient subitement la localité la plus stratégique, littéralement la porte du canton ouverte à la nouvelle technologie vapeur.** Certains l'ont même appelé le Port Saïd du Valais (ouverture du Canal de Suez en 1869).

**Pour développer son réseau ferroviaire, le Valais a accordé sa confiance durant 25 ans à un Parisien royaliste, le comte Adrien de La Valette, qui disposait de relations prestigieuses dans le milieu politico-financier,** par exemple le Duc de Morny, un spéculateur ferroviaire à la fois de haute lignée et de haut vol, c'est le cas de dire : c'était le demi-frère de l'empereur Napoléon III. Le Comte de La Valette, personnage beau parleur, qualifié plus tard d'extravagant, a créé tout d'abord la « Compagnie du Sud de la Suisse » Le Bouveret – St Maurice – Martigny. Il commença par acheter deux bateaux à vapeur et une dizaine de barges-remorques, tout en faisant percer le tout premier tunnel stratégique du canton, celui de St Maurice (489 m). En 1856, la gare en bois du Bouveret n'est que l'extension du port par lequel arrive tout le matériel ferroviaire, les rails, les 117 wagons divers (dont quatre sont aujourd'hui au fond du lac au large de Lutry) et les 6 locomotives en provenance de France via les ports de Genève, Morges et Lausanne. Le matériel roulant est d'occasion. Les traverses et le ballast sont produits dans la région.

La ligne fut ouverte en 1859. Dès cette date, selon les affiches, on pouvait aller de Martigny à Genève, via bateau dès Le Bouveret, en 5 heures et quart avec trois liaisons aller-et-retour par jour. Imaginez le bouleversement pour la population valaisanne dont toutes les liaisons hors canton se comptait alors en jours de diligence ! Mais très vite l'option de la traversée

des Alpes vers l'Italie, pas encore unifiée, devint une évidence (les lignes du Brenner et du Mont-Cenis sont déjà en construction).

**Le comte de La Vallette remplaça alors la « Compagnie du Sud de la Suisse » par la « Compagnie de la Ligne d'Italie », cette fois avec le soutien actif du canton de Genève.** L'idée de la prolongation vers l'Italie laissait ouvertes les options, par le St Bernard ou par le Simplon. Après nombre de péripéties, la Compagnie de la ligne d'Italie, arrivée entre temps jusqu'à Sierre fit faillite et fut vendue aux enchères en 1874. Avec une mise minimum de 10.000 francs, elle fut acquise pour 10.100 francs par la Compagnie de la Suisse occidentale où dominait la Société financière vaudoise. En 1889, elle fut absorbée par « le Jura-Simplon » à solide direction vaudoise qui fut, avant la création des CFF, la plus grande entreprise ferroviaire du pays. Auparavant en 1886, le premier train français de la Cie PLM Paris-Lyon-Marseille (qui exploitait le Mont-Cenis depuis 1871) arrivait au Bouveret par la rive Sud du Lac. Dès 1906, à l'ouverture du tunnel du Simplon (qui prit le titre du plus long du monde au Gothard !), puis dès 1915 à l'ouverture du tunnel du Mont-d'Or, la ligne internationale du Simplon passa par Lausanne. En 1938, la toute jeune SNCF mit sur la route le faible trafic voyageurs entre Evian et St Gingolph.

2. **Pourquoi Ligne du Tonkin ?** Rien de convaincant dans les documents ferroviaires d'époque. Un avis personnel, basé sur l'histoire des conquêtes coloniales françaises. La conquête du Tonkin, présenté en France comme un nouvel eldorado *après l'ouverture du Canal de Suez*, a eu lieu lors d'une guerre entre la France et la Chine qui a duré onze ans de 1873 à 1884 (paix de Tsien-Tsin). J'imagine que « l'extravagant » Comte de Lavalette, journaliste à ses heures et habitué de campagnes publicitaires délirantes, a pu utiliser cette opportunité pour vanter sa ligne d'Italie aux épargnants français et suisses. Par dérision, les Vaudois évoquaient de leur côté une ligne Jougne (le col de la Chaîne du Jura le plus proche de Paris et le point le plus élevé de la ligne) - Lausanne – Simplon – Milan – Calcutta – Pékin... Bien sûr, jamais un bouton de guêpe n'a transité par Le Bouveret pour aller au Tonkin.

**Le Bouveret, le 5 juillet 1940. Il y a aujourd'hui 80 ans. Imaginez !**

**Le 15 juin, vous avez appris par radio Sottens que les Allemands ont défilé à Paris. Le 18 juin, les blindés de Guderian arrivent à notre frontière ouest à Pontarlier/Les Verrières, achevant l'encerclement de l'armée française enfermée dans la ligne Maginot. Le 22 juin, c'est l'armistice. Stupeur et sidération. La France est vaincue en six semaines, elle est coupée en deux parties et les seuls points de contacts directs de la Suisse avec cette France de Vichy sont St Gingolph et le minuscule raccordement local de Genève Eaux-Vives. Par conséquent, la gare du Bouveret devient en fait l'unique continuité ferroviaire entre notre pays et la France non-occupée et le monde libre. Port-Valais devient Port-Suisse.**

Le 5 juillet 1940, la population sous le choc n'en mesure pas les conséquences. Personne, aussi bien parmi les belligérants que dans notre pays n'avait imaginé une telle situation.

**Depuis le 18 juin, toute la frontière Ouest, des Verrières à Sauverny/Genève est bordée par les blindés triomphants de Guderian. Et à Aoste, le corps d'armée italien qui avait attaqué les Français au Petit-St Bernard le 10 juin est disponible, juste au pied du Grand-St Bernard. En Suisse romande, on commence à prendre conscience de la gravité de la situation. Dans l'immédiat, on prie, le Réduit National n'existe pas encore. Le Général Guisan le lancera dans son état-major le 9 juillet et officiellement le 25 juillet au Grütli. L'armée construit précipitamment les « tobleronnes » de la ligne anti-chars de la Promenthouse et son fortin de la Villa Rose, à la hauteur de Prangins/Gland. La forteresse souterraine de Chillon dont l'artillerie devait aussi interdire une pénétration par la rive Sud n'est qu'un projet.**

On espère que la France de Vichy donnera son accord afin que la Suisse puisse se ravitailler chez elle et à travers elle vers l'Espagne et le Portugal. **La ligne Annemasse – Le Bouveret devient le cordon ombilical du pays.** Les Allemands découvre avec stupéfaction cette situation qu'ils nomment « la trouée de Genève ». Le résultat d'un gros malentendu avec leurs alliés italiens. Mais c'est une autre histoire.

**Première priorité : attendre que les troupes allemandes et italiennes quittent nos frontières.** Ensuite, contacter discrètement la SNCF. Celle-ci fut rapidement d'accord semble-t-il pour la venue de trains marchandises suisses- matériel roulant et personnel- en France via Chambéry-Grenoble jusqu'à Marseille (l'un

des hauts cadres SNCF était Louis Armand, grand résistant, qui venait de Cruseilles à 20 km de Genève). Parallèlement, il fallut construire les relations diplomatiques avec le gouvernement de Vichy. Vers la fin de l'année 40, la reprise du trafic ferroviaire (également par camions) a paru possible. Ce fut alors une grande agitation : construire de nouvelles voies au Bouveret, adapter le dépôt de St Maurice, y transférer de puissantes vapeurs C 5/6 utilisées jusqu'en 1920 sur le Gothard, amener dans le Chablais valaisan les cheminots/douaniers nécessaires. Sous régime militaire naturellement. Tout cela pour traiter, dès le 9 juillet 1941 (depuis juin, la Wehrmacht était très occupée en URSS et en Afrique du Nord) jusqu'à 300 wagons par jour, principalement de céréales et de denrées diverses. Bien sûr, un trafic clandestin de personnes se mit en place. Dont plusieurs milliers de prisonniers français évadés d'Allemagne: notre armée facilitait leur transit en toute discrétion.

Mais le 11 novembre 1942, tout est stoppé. Les Allemands occupent ce jour-là la totalité de la France suite au débarquement américain en Afrique du Nord. La guerre est à nouveau à nos portes et longe nos frontières jusqu'à la fin des hostilités en Europe au printemps 1945. St Gingolph en sait quelque chose. Il en sera question toute à l'heure.

**Dès mai 1945 et jusqu'en décembre 1946, les trains à vapeur suisses ont repris le service et effectué l'aller et retour Marseille/Sète – Le Bouveret pour ravitailler le pays (la ligne St Maurice – St Gingolph fut électrifiée en 1954).**

Puis les ports de Bâle et celui de Gênes via Gothard et Simplon ont pris le relais. Les CFF ont loué à la SNCF de Louis Armand, devenu son Président, jusqu'à 37 locomotives vapeur dans la période d'après-guerre. Et des centaines de wagons marchandises français, incendiés par les bombardements américains des gares de triages, ont été remis en état aux Ateliers d'Yverdon.

Dès 1947, le trafic marchandises sur la ligne du Sud Léman est retombé à quelques dizaines de milliers de tonnes par an avec un service assuré par le dépôt d'Annemasse. **Le 28 mai 1988, la SNCF ferme la ligne au trafic régulier. Jusqu'en 1998 un train historique de 3 wagons remorqués par une vieille locomotive** vapeur de manœuvre E 3/3 , a fait des allers-et-retour jusqu'à Evian durant les weeks-ends d'été, en correspondance avec les bateaux de la CGN.

## **Renaissance en 2026 ?**

**En décembre 2019, inauguration du Léman Express Genève-Evian. Les planètes sont en train de s'aligner pour que la prolongation de 17 km jusqu'à St Gingolph se réalise à l'horizon 2026-2030. Le tracé existe, le tunnel de Meillerie aussi. La boucle sera bouclée. Et les liaisons Genève-Valais pourront prendre de nouvelles formes.**

Sources : pour les chapitres 1 et 2, « Les débuts du chemin de fer en Valais », Paul Perrin, 1961.

Paul Perrin, fut un cheminot qui fit carrière aux CFF (il termina comme Chef d'exploitation du 1er arrondissement, vers la fin de la guerre). Je l'ai connu comme retraité, lorsqu'il rédigeait son livre en 1960.