



# CREUSEZ LES ALPES, QU'ON VOIE LA MER!

Le Tunnel  
du Simplon  
1898-1906

12 septembre 08  
25 janvier 09

 musée  
historique  
de Lausanne

Dossier de presse

## Informations pratiques

---

conférence de presse	jeudi 10 septembre, 11h
vernissage	vendredi 11 septembre, 18h
dates de l'exposition	12 septembre 2008 - 25 janvier 2009
horaires	mardi - jeudi, 11h - 18h vendredi - dimanche, 11h - 17h lundi fermé
horaire spécial	24 - 31 décembre 11h - 17h 25 décembre - 1 <sup>er</sup> janvier fermé

*Creusez les Alpes, qu'on voie la mer!* a été réalisée en collaboration avec l'Association Commémorations du Simplon présidée par Mme F. Vannotti.

L'exposition est placée sous le haut patronage de M. le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du DETEC et de SE M. Giuseppe Deodato, ambassadeur d'Italie en Suisse.

Commissaire de l'exposition	Laurent Golay directeur du musée Béatrice Meizoz, assistante
Scénographie	Gregorio Soumas, designer industriel et scénographe depuis 2005, conçoit sa quatrième exposition pour le mhl.
Photographies de presse	JPEG/300 DPI disponibles, dès le 10 septembre 2008, sur le site:
Le site de l'exposition	<a href="http://www.lausanne.ch/mhl">www.lausanne.ch/mhl</a>

## Sommaire

---

· Résumé	3
· L'exposition	4
· Autour de l'exposition	12

«...le chemin direct de Paris vers Milan, c'est-à-dire vers Brindisi, Alexandrie, les Indes, devrait évidemment passer par la vallée du Rhône valaisan. Mais où percer le puissant rempart? Les ingénieurs ont reconnu que le lieu de passage le plus facile serait au-dessous du Simplon. Là est la véritable porte de l'Italie; mais cette porte, il faut l'ouvrir.»  
Elysée RECLUS, *Le Rail vainqueur des Alpes* (1878)

## Résumé

---

Le nouveau tunnel du Lötschberg a fêté, en juin dernier, sa première année d'existence; au Gothard, la création d'un troisième tunnel est en cours. Le percement des Alpes ne date pourtant pas d'hier. Au 19<sup>e</sup> siècle déjà, la Suisse cherche des moyens techniques efficaces pour permettre à des convois ferroviaires de franchir la montagne. **Dans son exposition *Creusez les Alpes, qu'on voie la mer* le Musée historique de Lausanne raconte la formidable aventure politique, technique et humaine du percement du tunnel ferroviaire du Simplon, grâce à un ensemble d'oeuvres, de témoignages, de cartes, d'objets, d'outils et de photographies, réunis pour la première fois en Suisse.**

Plus grand tunnel ferroviaire au monde (près de 20km de long) lors de son inauguration en 1906, le Simplon constitue alors la première transversale suisse vers l'extérieur. Objet de négociations avec l'Italie, qui voyait d'un mauvais oeil la création d'une voie ferroviaire étrangère débouchant sur son territoire, sa réalisation revêt, pour notre pays, une grande importance, puisqu'elle permet de désenclaver la Suisse romande et place Lausanne sur une ligne internationale. La capitale vaudoise a d'ailleurs bien saisi l'intérêt d'une ouverture vers le Sud: elle investira un million de francs de l'époque (sur les 75 millions budgétés).

La création du Simplon constitue également une entreprise colossale sur le plan technique. «Faut-il faire rouler le train sous ou par-dessus la montagne?» s'interrogent les ingénieurs. Construit entre 1898 et 1906, le Simplon va faire l'objet d'une trentaine de projets préalables avant que le tracé définitif, qui fait passer le tunnel sous le Monte Leone, ne soit arrêté. Les différents plans sont présentés dans le cadre de l'exposition, ainsi que certains outils d'époque ayant permis de venir à bout de la montagne. Par ailleurs, des photographies documentent le travail réalisé par les 10'000 ouvriers et mineurs et donnent la mesure de ce chantier considéré comme l'un des plus importants au début du 20<sup>e</sup> siècle en Europe.

Enfin, le Simplon est une aventure humaine. L'ouvrage est avant tout l'œuvre de milliers d'anonymes -majoritairement italiens- prêts à travailler dur pour un salaire de misère. Les conditions d'emploi sont périlleuses, compte tenu des dangers inhérents au chantier en sous-sol: chute de pierres, chaleur, poches d'eau chaude... L'exposition s'efforce aussi de rendre compte des conditions d'accueil, de logement et de vie précaires des ouvriers et de leur famille basés à Brigue et à Iselle, côté italien.

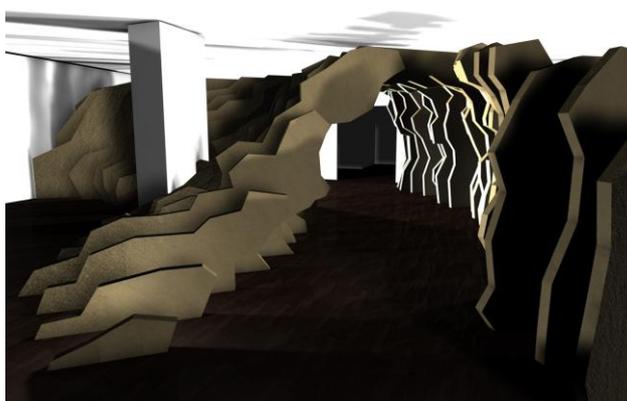
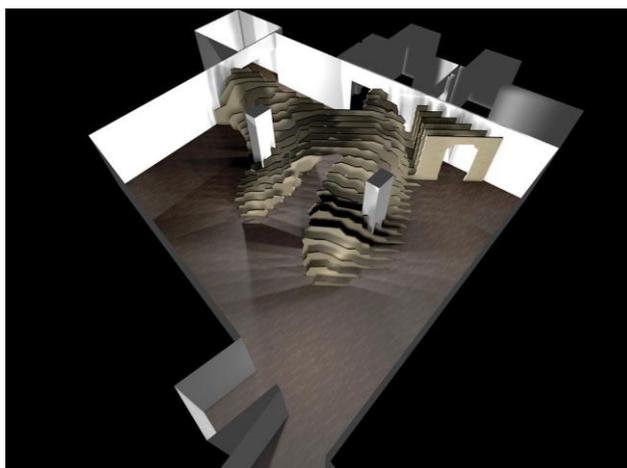
## L'exposition

---

### Scénographie

En cinq étapes, l'exposition est conçue autour d'une galerie rocheuse qui rappelle l'environnement dans lequel les ouvriers et mineurs ont œuvré durant huit ans.

1. La montagne et le passage du col du Simplon avant la percée du tunnel
2. La révolution du rail; les études de tracés du Simplon et les accords internationaux
3. Le chantier; les conditions de travail et de vie des ouvriers
4. 1906: les fêtes d'inauguration
5. Le Simplon et le tourisme



Scénographie de Gregorio Soumas

## 1. La montagne et le passage du col du Simplon avant la percée du tunnel

---

Le col du Simplon a de tout temps revêtu une importance capitale pour la Suisse occidentale. Emprunté dès l'époque romaine et avant l'existence d'une route, il est, au Moyen Age, une voie indispensable aux échanges commerciaux entre l'Italie et l'Europe septentrionale. Valorisé de façon exceptionnelle par Kaspar Jodok Stockalper au 17<sup>e</sup> siècle, il s'avère ensuite indispensable à Napoléon Bonaparte qui doit disposer d'un lien avec la Péninsule. Il fait réaliser en quatre années l'extraordinaire route du Simplon. C'est la première route alpine carrossable dans les deux sens (8 mètres de largeur). Elle est ouverte en 1806. Ensuite, l'essor du tourisme contribuera à la fréquentation du col (29'000 passagers transportés par la seule diligence suisse en 1870).



La diligence de la poste à Simplon Dorf  
Musée historique de Lausanne

## 2. La révolution du rail, les projets et les études de tracés du Simplon et les accords internationaux

---

Jusqu'à l'apparition du rail, les transports terrestres ont peu évolué et le réseau routier européen reste rudimentaire. Les diligences accomplissent leur trajet à la vitesse moyenne de quatre à cinq km/h. En 1851, le trajet Lausanne-Domodossola par diligence dure 33 heures (aujourd'hui, un Euro City met 2h04). Dès la mise en exploitation des premières lignes, les trains circulent à 40-50 km/h: On franchit ainsi en une heure la distance parcourue jusque-là péniblement en un jour.

### Les Alpes, obstacle insurmontable?

Formée en 1856, la Compagnie – privée – de la ligne d'Italie a pour ambition de relier par le Simplon les chemins de fer du nord et du sud des Alpes. Deux possibilités s'offrent aux ingénieurs: gravir la montagne ou passer en dessous. Mais à la fin des années 1850, la technique ne permet pas d'imaginer des convois franchissant de fortes pentes. Quant à la deuxième solution, elle est très coûteuse et techniquement moins aisée, à cause de moyens de forage rudimentaires. Jusqu'à l'adoption du projet définitif de tunnel, une trentaine de projets voient le jour.

### Un tunnel de base pour franchir le Simplon: une idée qui fait son chemin

Dès les années 1870, le percement d'un long tunnel devient moins improbable, notamment grâce aux évolutions techniques. Les expériences accumulées entre autres au Mont-Cenis (1871) et au Gothard (1882) sont profitables. En 1881, un tracé partant non plus de Glis mais de Brigue et franchissant le massif à l'est du Monte Leone est établi. Cela permet d'éviter de passer sous le massif du Simplon à son endroit le plus élevé: la température souterraine en sera diminuée. Le tracé définitif est dessiné en 1893 par Jules Dumur, directeur de la Compagnie Jura-Simplon (constituée en 1890-1891). Il s'inspire du projet de 1881.

### Coût et entreprise mandatée

Les travaux sont devisés à 75 millions de francs. Un peu plus de 20 millions de francs proviendront des subventions de collectivités suisses et italiennes. Lausanne, qui avait compris tout l'intérêt d'une transversale nord-sud, investit 1 million de francs dans l'entreprise. De son côté, le canton de Vaud versera 4 millions. La Compagnie ferroviaire du Jura-Simplon confie les travaux à une entreprise générale créée à cet effet, la société Brandt, Brandau & Cie.



Carte des zones intéressées au percement du Simplon, 1887  
lith. Jules Chappuis, Lausanne

### Un tunnel international

Parmi les axes ferroviaires construits au 19<sup>e</sup> siècle, seuls les tunnels du Simplon et de Tende (8 km percés entre l'Italie et la France de 1889 à 1898) ont nécessité des négociations internationales. Au Simplon, la frontière italo-suisse traverse le tunnel presque en son centre. La ligne ne pouvait donc être réalisée qu'après entente entre les deux Etats. La conférence italo-suisse qui se réunit à l'automne 1895 aboutit à la signature du traité du 25 novembre 1895. Conservé aux Archives fédérales, le document original: est exposé dans l'exposition.

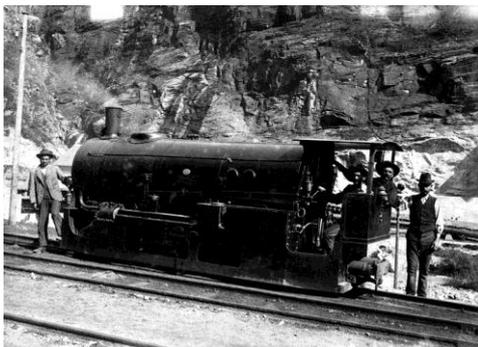
### L'exploitation d'un axe stratégique par un Etat étranger

Le 1er mai 1903, la Compagnie du Jura-Simplon est reprise par la Confédération, conformément à la votation de 1898 sur le rachat des chemins de fer suisses. Pour régler cette situation nouvelle, une Conférence se réunit à Rome. Le transfert de la concession frontière-Iselle à la Confédération et l'exploitation de la ligne Iselle-Domodossola par les futurs CFF ne laissent pas les Italiens indifférents: peut-on accorder à un Etat étranger l'exploitation d'une ligne à l'évidente importance stratégique? Les militaires transalpins craignent un coup de main français à travers le Simplon, prélude à une invasion de l'Italie du nord. Les Gouvernements suisse et italien décident alors d'instituer une Délégation internationale spéciale. Siégeant à Berne et composée de membres des deux pays, elle est appelée à émettre des vœux et des propositions pour le développement du trafic à travers le Simplon.

### 3. Le chantier, les conditions de travail et de vie des ouvriers

---

A la fin de l'été 1898, les travaux d'excavation commencent à la main, des deux côtés. Il est prévu que les fronts d'attaque se rejoignent approximativement au dixième kilomètre à partir de chacune des deux entrées. Trois mois plus tard, débute l'utilisation des perforatrices hydrauliques qui permettent de creuser des trous dans lesquels sont placées les charges de dynamites, transportées sous escorte policière jusqu'au chantier.



Locomotive de chantier  
photographie de Giovanni Ruggeri  
Médiathèque Valais – Martigny



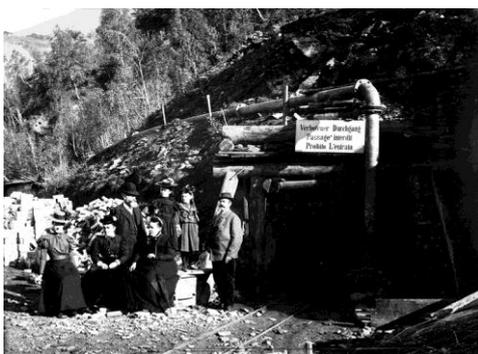
Côté nord, atelier mécanique de réparation des perforatrices, photographie de Giovanni Ruggeri  
Médiathèque Valais – Martigny

### Dans le tunnel, plus d'un millier d'ouvriers en permanence

Les chantiers occupent en permanence un millier d'ouvriers à l'intérieur du tunnel, 500 de chacun des côtés de la montagne. La journée de travail est de 8 heures. Le chantier, ininterrompu, requiert donc 3'000 mineurs, maçons ou manœuvres en 24 heures. Trois fois par jour, 1'000 ouvriers sont transportés à l'intérieur des galeries par un chemin de fer. A ces convois s'ajoutent ceux que nécessite le transport des matériaux et l'évacuation des milliers de mètres cubes de roches abattues.

**Jean-Elie David, correspondant pour la Gazette de Lausanne et témoin privilégié** Hormis les ouvriers, les ingénieurs et parfois les officiels, peu nombreux sont ceux qui ont pu pénétrer dans les galeries du tunnel. Malgré cela, les lecteurs de la presse de l'époque ont été tenus au courant de l'avancement des travaux grâce à des correspondants, dont Jean-Elie David (1855-1938).

Correspondant au Simplon pour la *Gazette de Lausanne*, il parvient à transmettre l'atmosphère de fébrilité qui règne sur les chantiers du tunnel. Dans ses dépêches, cette montagne pleine de dangers et de mystères que l'on est en train de percer devient un acteur à part entière. Les visiteurs pourront entendre plusieurs extraits de textes, tirés de l'ouvrage réunissant les chroniques de Jean-Elie David. *Le Tunnel du Simplon*, Lausanne, 1905.



Les ingénieurs en chef Hermann Häussler et Hugo von Kager, photographie d'Anton Krenn  
Fotostiftung Schweiz, Winterthur



Les sources d'eau dans le tunnel, 1904 ( ? )  
photographie de Giovanni Ruggeri  
Médiathèque Valais – Martigny

#### **Attention danger! Les sources d'eau chaude!**

Les sources d'eau sont un problème récurrent, en partie résolu grâce à la pente naturelle du tunnel qui permet d'évacuer l'eau vers les sorties. Cependant, lorsque les mineurs rencontrent des sources d'eau chaude, l'atmosphère du tunnel devient insupportable. Contredisant toutes les prévisions, la température maximale grimpe à 56° côté nord et à 46° au sud. Les ventilateurs installés aux deux entrées du souterrain sont insuffisants. Une subite arrivée d'eau chaude aura finalement raison de l'avancée du côté nord en mai 1904. Dès lors, le forage se poursuivra exclusivement depuis le côté sud, jusqu'au percement final du tunnel, le 24 février 1905.

#### **La porte de fer, devenue lausannoise**

On est en mai 1904, les mineurs partis de Brigue ont d'ores et déjà atteint le point de rencontre prévu au km 9,594. A partir de là, deux possibilités s'offrent aux responsables du chantier: stopper les travaux de percement ou continuer, en pente descendante, à la rencontre des mineurs venus d'Iselle. Ils optent pour la seconde solution, conscients cependant que désormais toute arrivée d'eau serait susceptible de noyer le souterrain. En prévision d'une telle éventualité, une porte de fer destinée à stopper l'eau est installée. Le 18 mai 1904, une source d'eau chaude jaillit soudainement et menace d'envahir le tunnel qui se transforme en étuve. La porte de fer est fermée. Les travaux de percement du côté nord sont définitivement arrêtés. La porte a été léguée au canton de Vaud qui a soutenu la réalisation du tunnel. La porte ainsi qu'une perforatrice ont été placées en 1906 dans un monument commémoratif, sur les flancs du palais de Rumine à Lausanne, inauguré la même année que le tunnel.

### Des logements précaires

Les ouvriers sont plus de 10'000 engagés à Brigue et Iselle. Près de 5'000 ouvriers transalpins franchissent la barrière des Alpes et s'installent en Valais. Certains viennent en famille. La population italienne des communes de Brigue, Naters et Glis passe de 2.7 % de la population totale vers 1890 à 47% en 1900. L'Entreprise du Simplon n'a rien entrepris pour loger les ouvriers qui se retrouvent à plusieurs dans des appartements insalubres aux loyers élevés. Dès 1899, elle fait construire des maisons en dur pour les familles, les hommes seuls étant logés dans des baraques collectives. Des écoles de langue italienne sont ouvertes à Naters et à Brigue. Côté sud, à Iselle, Varzo, Trasquera, on compte par moment près de 10'000 habitants.



3ème grève des mineurs, 20 juin 1901  
photographie de Giovanni Ruggeri  
Médiathèque Valais – Martigny



Douches et séchoir, côté sud  
photographie de Giovanni Ruggeri  
Médiathèque Valais – Martigny

### Des progrès médicaux et sanitaires

Une vingtaine d'années auparavant, la construction du tunnel du Gothard, avec près de 800 morts parmi les ouvriers avait été un échec sanitaire et social. Les nouveaux critères d'hygiène industrielle et d'assistance sanitaire adoptés au Simplon marquent une date dans l'histoire du travail et de la médecine sociale. L'Entreprise du Simplon crée une Caisse maladie et deux petits hôpitaux à Brigue et Iselle. Un poste sanitaire permanent est établi à proximité de chacun des portails. En cas d'accident grave, un médecin peut ainsi se rendre dans les souterrains. Les efforts pour améliorer les conditions de travail et pour prévenir les pathologies des travaux miniers porteront leurs fruits. Ainsi, la mortalité sur le chantier du Simplon est infiniment inférieure à celle atteinte sur le chantier du Gothard. Entre 1898 et 1906, on comptabilise une quarantaine de morts.

### Les grèves: moments forts des revendications ouvrières

Les ouvriers recourent par trois fois à la grève. En été 1901, la grève la plus importante débute à Iselle, puis s'étend à Brigue. Après 15 jours de grève, les ouvriers obtiennent une maigre augmentation de salaire. 200 à 300 ouvriers sont cependant congédiés et un grand nombre quitte le chantier volontairement. De 2 à 4.50 Frs par jour en 1898, les salaires s'échelonnent entre 3.20 et 6.50 Frs par jour en 1905 (en 1900 un maçon gagne 48 cts de l'heure à Zurich et un typographe 70 cts de l'heure à Lausanne. A la même période, le kilo de pain coûte 30 cts, le litre de lait 20 cts).

#### 4. 1906: les fêtes d'inauguration

---

Fruit de l'union entre la science, le travail et la prévention, le percement du tunnel du Simplon peut être considéré comme une métaphore de la modernité industrielle au début du 20<sup>e</sup> siècle. Son retentissement fut considérable et il constitua le thème central de l'Exposition Internationale de Milan, qui accueillit près de huit millions de visiteurs du 28 avril au 11 novembre 1906.

L'inauguration officielle du tunnel a lieu à Brigue, où le président de la Confédération Ludwig Forrer accueille Victor-Emmanuel III, Roi d'Italie, le 19 mai 1906. Le percement est ensuite célébré dans toutes les villes situées sur le parcours de la ligne, de Genève à Gênes: Lausanne et Brigue le 28 mai, Genève le 29, Sion le 30, Milan les 30 et 31, Gênes les 1<sup>er</sup> et 2 juin.... A Lausanne, l'ampleur des festivités est à la mesure de l'importance du nouveau tunnel pour la capitale vaudoise et la Suisse occidentale: 700 figurants du Festival vaudois forment un immense cortège historique. Des banquets sont organisés dans toute la ville et le repas officiel offert par la Confédération accueille 800 personnes dans le tout nouveau musée zoologique, au palais de Rumine. Le banquet se poursuit sur l'esplanade de Montbenon où 9'000 pièces de pâtisserie, du vin et de la bière sont disposés sur 200 mètres de tables.



Edition Burgy, Lith., Lausanne 2 Fête inauguration du Simplon - Le Cortège à Lausanne  
Fêtes d'inauguration du Simplon, le cortège à Lausanne, pont Chauderon  
1906, carte postale, Musée historique de Lausanne

#### 5. Le Simplon et le tourisme

---

L'exploitation régulière du tunnel du Simplon démarre le 1<sup>er</sup> juin 1906. En progression constante, sa fréquentation se révèle rapidement supérieure aux prévisions.

En 1907, quelque 365 000 passagers et 76 000 tonnes de marchandises passent le tunnel

##### **Le lobby Pro Sempione**

Le trafic de la ligne du Gothard, depuis son ouverture en 1882, concurrence fortement la nouvelle transversale. Afin de doper les intérêts économiques et améliorer les communications entre le sud et le nord des Alpes par la nouvelle ligne internationale, des politiciens suisses créent, en 1912, l'Association Pro Sempione.

Le Simplon a pourtant des répercussions directes sur l'Arc lémanique. A Lausanne, la construction d'hôtels et auberges explose. Entre 1900 et 1910, leur nombre augmente de 60%. A Montreux, entre 1890 et 1914, ce ne sont pas moins de cinquante hôtels et pensions qui ouvrent leurs portes, dont le Montreux-Palace inauguré la même année que le tunnel, en 1906.

### Un trait d'union entre l'Orient et l'Occident

Le Simplon offre par ailleurs aux voyageurs fortunés une voie plus directe pour traverser l'Europe et se rendre en Orient. Dès l'hiver 1906, un train de luxe relie Calais à Milan en passant par Paris et Lausanne. Il s'agit du Simplon-Express, frère cadet de l'Orient-Express. Deux ans plus tard, le convoi quotidien roule jusqu'à Venise. A l'issue de la 1ère Guerre mondiale, le Simplon-Express prend le nom de Simplon-Orient-Express. Il circule dès lors de Calais à Constantinople, en passant par Paris, Lausanne, Milan et Belgrade. En 1922, les touristes mettent quatre jours et quatre nuits pour parcourir les 3000 km séparant Paris d'Istanbul.

Aujourd'hui, 2 millions de passagers transitent annuellement par le tunnel.



Hans Eggimann, Pro Sempione,  
Lithographie Orell Füssli AG, Zürich 1913  
Musée historique de Lausanne



Leopoldo Metlicovits, Inauguration du tunnel du  
Simplon. Exposition Internationale Milan 1906  
Lithographie G. Riccardi, Milano 1906  
Musée historique de Lausanne

## Autour de l'exposition...

---

### TROIS RENCONTRES «POUR EN SAVOIR PLUS...»

#### Déroulement

une visite guidée de l'exposition (45')

un goûter salé-sucré, pour faire connaissance (40')

la rencontre avec un spécialiste (1h)

**DIMANCHE 2 NOVEMBRE | 13H30 – 16H**

**POUR EN SAVOIR PLUS SUR L'HISTOIRE DU TUNNEL DU SIMPLON**

**AVEC GERARD BENZ**

**Docteur ès Sciences politiques**

Comme les lignes dans la paume d'une main, les réseaux ferroviaires montrent à l'échelle d'un pays quels liens furent tissés, quelles occasions manquées et quels futurs devinrent possibles.

Pour celles et ceux que l'histoire suisse et les chemins de fer passionnent.

#### AU 19<sup>E</sup> SIÈCLE, QUI VOULAIT DU SIMPLON?

Dans les années 1880, la Suisse gothardiste triomphante, qui avait vaincu les Alpes par cette voie mythique, se souciait fort peu d'un nouveau passage à l'est ou à l'ouest du pays. Pourquoi aurait-elle ébranlé son monopole ferroviaire nord-sud?

Dans ces mêmes années, la Suisse occidentale, peu unie, luttait pour le tunnel du Simplon. Mais qui le désirait réellement? En Suisse, les oppositions étaient nombreuses, les soutiens souvent mitigés ou soumis à des exigences contradictoires.

Sur le plan international, cette ligne, considérée par l'Italie comme un doublement du Mont-Cenis, apparaissait, par les liens qu'elle établissait, comme à contre-courant de l'évolution de la politique européenne.

Il fallut cinquante ans de discussions et de négociations pour que les premiers coups de pioche soient donnés. Et les craintes furent nombreuses que Brigue ne demeurât le cul de sac de la ligne ferroviaire valaisanne.

D'aucuns prétendent que l'Histoire ne se répète jamais. La saga du tunnel de base du Lötschberg, destiné entre autres à revitaliser l'axe du Simplon, ne nous a-t-il pas donné, à la fin du siècle dernier, un petit arrière-goût de déjà vu, déjà entendu?

**DIMANCHE 16 NOVEMBRE | 13H30 – 16H  
POUR EN SAVOIR PLUS SUR LA GEODESIE**

**RENCONTRE AVEC ALPHONSE MISEREZ**  
**Professeur honoraire EPFL**

---

Pour celles et ceux que la géométrie dans l'espace passionne, surtout lorsqu'elle devient géodésie. Rappel pour ceux qui l'aurait oublié: une ligne géodésique est la ligne la plus courte qui relie deux points d'une surface... Crucial pour qui veut construire un tunnel!

**DÉFINIR L'AXE D'UN TUNNEL À CONSTRUIRE: MODE D'EMPLOI 1898**

Le 22 octobre 1898 en Italie, le 5 novembre du côté suisse, les premiers coups de pioche attaquent le massif du Simplon. Six ans plus tard, le 24 février 1905, à 7h20 du matin, les mineurs s'activant de part et d'autre de la montagne se rencontrent: le tunnel est percé de bout en bout et, à quelques centimètres près, le raccord correspond aux mesures préalables.

Comment ont-ils fait?

Dans cette rencontre, il sera question de réseau de triangulation, de repères altimétriques, d'observatoires construits dans l'axe de l'ouvrage, de lattes de bois longues de 5 m, mises à bout à bout au fur et à mesure de l'avancée des travaux. En effet, de nombreux travaux – géodésiques - ont été nécessaires pour garantir des mesures rigoureuses.

Alphonse Miserez en fera le récit concret, conjuguant les anecdotes de la vie quotidienne des géomètres sur le terrain et les informations scientifiques indispensables pour comprendre leur travail, en 1898, sans GPS, sans satellite et sans ordinateurs.

**DIMANCHE 30 NOVEMBRE | 13H30 – 16H  
POUR EN SAVOIR PLUS SUR LA GEOLOGIE DU SIMPLON**

**RENCONTRE AVEC ALBRECHT STECK**  
**Professeur honoraire UNIL**

---

Pour celles et ceux que la dérive des continents passionne et qui ne s'attendaient pas à en entendre parler à propos du percement d'un tunnel.

**1805: ROUTE DU SIMPLON – 1905: TUNNEL DU SIMPLON**  
**L'HISTOIRE DE LA DÉCOUVERTE DES NAPPES DE CHARRIAGE DES ALPES**

Depuis Descartes en 1644, la communauté scientifique considérait les Alpes cristallines comme de grands plis de socle sub-verticaux. Selon le modèle proposé par le philosophe, elles résultaient de la contraction de l'écorce terrestre suite au refroidissement de l'astre Terre et de son noyau de matière solaire chaude.

Observant l'empilement des nappes géologiques et leur charriage, pour certaines sur plus de 30 kilomètres du Sud vers le Nord du massif, Emile Argand, géologue lausannois, proposera en 1911 une nouvelle conclusion: les Alpes se sont formées lors de la collision et du sous-charriage du continent européen sous le continent africain.

Lorsqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle, s'élaborera la théorie de la tectonique des plaques, la communauté scientifique devra beaucoup aux conclusions des géologues bâlois et lausannois qui purent observer de près le massif du Simplon à l'occasion de la construction de la route du col ainsi que du percement du tunnel.

Relater chronologiquement leurs recherches, c'est observer dans le vif du sujet le développement d'une révolution scientifique de tout premier plan.

# Autour de l'exposition...

---

## CREATION - LECTURE-SPECTACLE

### Déroulement

spectacle dans la salle de l'exposition (45')  
parcours commenté de l'exposition avec l'un de  
ses concepteurs.

### «A MILLE CINQ CENTS METRES SOUS TERRE...»

Jeu: Nino Siroli – Œil extérieur: Camillo De Cesare - Texte: Marie Perny  
(d'après 2 émissions de Sonia Zoran (RSR – La Première) «Ravi au fond du tunnel» et «Soleil dans le  
Gothard»)

---

## EMOTIONS ET CONNAISSANCES

Après *Une enfance à Saint-Pétersbourg* et *Madame est servie*, le MHL présente une nouvelle lecture  
spectacle. Le principe de cette proposition reste inchangé. Il s'agit de conjuguer deux approches : la  
lecture spectacle privilégie l'intimité de la confidence d'un personnage fictif, la visite guidée donne  
accès au discours scientifique tenu dans l'exposition.

---

## TRAVERSER LES MONTAGNES... ET REMONTER LE TEMPS...

100 ans et quelques millions de mètres cube de roche séparent les hommes qui percèrent le Simplon  
et ceux qui, en 2008, s'activent à la construction du plus grand tunnel ferroviaire du monde: le tunnel  
du Gothard.

Il existe peu de témoignages directs évoquant la vie quotidienne des ouvriers du Simplon. En  
revanche, le chantier du tunnel du Gothard est à portée d'observation, rendu plus accessible encore  
par les interviews réalisées sur place par Sonia Zoran, journaliste de la Radio suisse romande.

Pour créer le personnage du chef électronicien responsable du tunnel du Gothard, Marie Perny a  
travaillé les interviews faites par Sonia Zoran et conçu le monologue imaginaire que cet homme aurait  
pu tenir à sainte Barbe, patronne des mineurs. Il lui décrit les conditions de travail à l'intérieur du  
tunnel et son parcours de migrant venu d'un autre pays pour chercher ici un «bon travail» comme  
l'avaient fait avant lui les nombreux Italiens qui ont percé le Simplon.

Cet aperçu du travail à mille cinq cents mètres sous terre rend compte de la réalité qu'affrontent ici et  
maintenant ceux qui s'attaquent au Gothard. Bien que les conditions techniques et sociales aient  
considérablement changé en 100 ans, il permet de mettre en perspective ce qu'ont pu vivre les  
milliers d'hommes qui creusèrent le Simplon. Parvenu dans l'exposition après avoir passé 45 minutes  
en compagnie de notre ingénieur contemporain, c'est alors que le visiteur aura la sensation de  
remonter le temps.

Jeudi 9 octobre 18h  
Dimanche 9 novembre 14h  
Dimanche 23 novembre 14h

---

## AUTOUR DE L'EXPOSITION: INFOS PRATIQUES

Réervations 021 315 41 01

Tarif habituel de l'entrée au musée, sans supplément

Normal: CHF 8.- / € 5.40

Réduit: CHF 5.- / € 3.40

Enfants jusqu'à 16 ans: gratuit

Etudiants, apprentis, chômeurs: gratuit