

## RAPPORT

de la

Commission du Conseil des Etats concernant une subvention pour la route Bulle-Boltigen et pour la route du Col de la Croix.

(Du 30 Novembre 1871.)

Tit.,

Par décision du 12 Juillet et du 14 Décembre 1869, le Conseil des Etats et le Conseil national ont invité le Conseil fédéral à présenter un rapport et des propositions sur la question de savoir si l'on doit faire droit ou dans quelle mesure on doit faire droit à deux pétitions, dont l'une, provenant d'un Comité des communes de la vallée de la Gruyère et du Simmenthal, demande une subvention à la Confédération pour l'établissement d'une route de montagne de Boltigen (Berne) à Bulle (Fribourg), et dont l'autre, provenant d'un Comité d'initiative et appuyée par les pétitions de plusieurs communes vaudoises et valaisannes, demande de même une subvention pour une route postale entre la vallée des Ormonds et la vallée de la Grionne par le Col de la Croix.

Le Conseil fédéral a présenté aux Chambres un projet d'arrêté, accompagné d'un message du 30 Octobre dernier\*), dans lequel il propose une subvention pour ces deux projets de route, équivalant au  $\frac{1}{3}$  des frais de construction, basé sur des considérations militaires et d'économie nationale.

\*) Voir Feuille fédérale de 1871, vol. III, page 849.

La Commission que vous avez nommée pour l'examen de cette question a l'honneur de vous exposer comme suit les différents points de vue dont elle est partie pour formuler ses propositions, soit qu'elles appuient le projet du Conseil fédéral, soit qu'elles y apportent des modifications.

L'art. 21 de la Constitution fédérale, qui donne à la Confédération le droit d'entreprendre ou de soutenir les travaux d'utilité publique qui sont dans l'intérêt de la Suisse ou d'une partie considérable de la Suisse, doit s'appliquer à l'établissement des routes de montagne dont les frais dépassent les forces financières de petites administrations communales. Depuis longtemps déjà chacun est d'accord sur ce point et nous n'avons qu'à renvoyer aux messages et rapports détaillés qui ont élucidé la question sous ses faces les plus diverses à l'occasion de la construction des routes de la Furka, de l'Oberalp et de l'Axen. Si quelques voix s'élevèrent alors contre ces subventions, ce n'était point que l'on contestât en principe l'application de l'art. 21 de la Constitution fédérale à des entreprises de ce genre, mais on n'était pas d'accord sur la question de savoir si l'établissement des routes alors en discussion et dont la subvention était surtout recommandée par des considérations militaires, se trouvait être si urgent que l'on ne dût pas accorder la priorité à d'autres entreprises intéressant aussi la défense de la patrie.

Pour nous la question actuelle est donc celle-ci : La Suisse ou une partie considérable de la Suisse est-elle intéressée aux projets de route qui nous sont soumis, de manière à autoriser une subvention fédérale, et dans quelle mesure cette subvention doit-elle être accordée si l'on tient compte de l'état actuel des finances fédérales ?

Nous parlerons d'abord du projet de route de Bulle à Boltigen et nous présenterons à cette occasion les considérations suivantes :

Nous ne méconnaissions point du tout l'importance de cette route au point de vue de l'économie nationale. Nous reconnaissons que c'est une idée heureuse que de mettre en communication rapide et directe les vallées les plus industrielles et les plus riches de l'Oberland bernois avec la contrée de Bulle et de la Gruyère, tout aussi riche et industrielle, et de leur permettre de profiter des avantages d'un débouché facile sur les chemins de fer de la Suisse occidentale, en ouvrant d'autre part à Bulle, point extrême de la ligne d'embranchement qui se dirige à l'occident de Romont, le riche pays du Simmenthal et de la vallée de la Sarine. Cette en-

treprise contribuera fortement à augmenter le trafic non-seulement entre ces deux vallées, mais aussi entre le Canton de Berne et la Suisse occidentale en général. Nous adhérons sous ce rapport à la plupart des considérations qui sont exposées soit dans les pétitions, soit dans le message fédéral qui la concernent.

Cependant il est incontestable que ces avantages ont plutôt un caractère *local*. Ils ne peuvent pas de beaucoup supporter de comparaison avec les avantages que présente, nous ne dirons pas la route de l'Axen, mais même le réseau des routes grisonnes au point de vue de l'économie nationale et principalement sous le rapport de leur importance commerciale. La route Bulle-Boltigen est et restera une route *intercantonale*, tandis que l'on ne peut contester au réseau des routes grisonnes une importance *internationale*, en tant que ces routes servent à mettre en communication les passages des Alpes qui conduisent dans la plaine de la Lombardie avec la vallée principale du Rhin allant de l'est à l'ouest, soit avec l'intérieur de la Suisse en général.

Aussi, nous n'hésiterons pas à déclarer que, suivant nous, la route, construite à grands frais, qui va par Gessenay à Château d'Oex nous paraît, malgré un détour, suffire parfaitement aux intérêts commerciaux des localités directement intéressées. Et nous n'aurions guère donné la main à une subvention pour l'entreprise actuelle si un autre intérêt, l'intérêt militaire, ne l'ordonnait pas d'une manière aussi impérative.

Le message fédéral fait ressortir avec pleine raison que la transformation politique et militaire que la guerre de 1870 à 1871 a fait subir à nos deux plus grands Etats voisins, réagira profondément sur la Suisse.

Nous avons grande confiance dans la politique pacifique du Gouvernement impérial allemand et dans la sagesse du Gouvernement français actuel. Et cependant un conflit sanglant entre ces deux grandes nations, même dans le courant des dix années prochaines, n'est point impossible, nous dirons plus, il est dans le domaine du probable. La question de la guerre ou de la paix dépend d'abord de la manière dont s'accomplira la régénération intérieure de la France, et, si nous voulons nous garder de l'erreur qui consiste à croire ce que l'on désire, nous ferons bien de ne pas nous endormir dans une confiance trop absolue.

Mais, si un tel conflit devait de nouveau se produire, la neutralité du sol suisse courrait un danger plus grand que jamais.

Il suffit d'un regard jeté sur la carte pour s'en convaincre.

L'annexion de l'Alsace et de la Lorraine et le passage à l'Allemagne des deux principales forteresses de la France ont enlevé à cette dernière tout espoir de prendre avec succès l'offensive à la hauteur du Rhin moyen.

D'autant plus grande sera la tentation de se frayer un chemin plus au sud, au mépris de la neutralité de la Suisse.

La possession des ponts sur le Rhin de Bâle, de Rheinfelden et de Laufenbourg, qui, dans la dernière guerre déjà, pouvaient paraître exposés à une pointe victorieuse de l'armée de Bourbaki, paraîtrait en cas de guerre plus désirable que jamais au commandant en chef de l'armée française.

Différentes allusions faites dans le temps par la presse ne sont point du tout incroyables et pourraient détruire bien des illusions.

Et que l'on n'objecte pas que, si les événements prenaient cette tournure, le nord-est seul de la Suisse, soit le Jura bernois, serait menacé.

Immédiatement, oui ; mais là s'arrête cette restriction.

Les masses de troupes colossales que la tactique moderne met en mouvement et qui laissent loin derrière elles l'armée de Napoléon I<sup>er</sup>, composée cependant des contingents de la moitié de l'Europe, nécessitent une extension proportionnelle du théâtre de la guerre. Deux ou trois débouchés ne suffisent plus pour le déploiement de ces « migrations de peuples ». Une armée de 100,000 hommes trouve dans la trouée de Belfort l'espace nécessaire à son développement. Mais pour une armée de 200,000 à 300,000 hommes il faut un front de déploiement double ou triple.

Il faut donc craindre, pour le cas où une armée française, en vue de son plan stratégique de marcher au Rhin supérieur, violerait le sol neutre de la Suisse, que cette invasion ne touche pas seulement les Cantons frontières du nord-est de la Suisse, mais qu'elle ait lieu sur toute l'étendue du front occidental de la Suisse, et alors, vu la configuration du terrain, le pays qui se trouve entre le lac de Neuchâtel et de Genève devrait s'attendre à subir le premier choc et le choc le plus formidable.

La ligne Belfort-Bâle serait le pivot sur lequel devrait s'appuyer le mouvement de conversion à gauche de l'armée française.

Nous ne sommes sans doute pas d'avis qu'une opération de ce genre ait de grandes chances de succès.

La campagne de 1870 à 1871 a donné la preuve que le Rhin supérieur se défend le mieux au Rhin moyen. Une guerre future se déciderait aussi sur la ligne Berlin-Metz-Paris. Une manœuvre sortant de cette ligne, comme celle que nous avons supposée, serait sans doute risquée au plus haut degré. Jusqu'à ce qu'elle soit accomplie, les armées allemandes, avançant tout droit dès Metz, se trouveraient au cœur de la France. Les succès que pourraient remporter les armes françaises dans le Sud de l'Allemagne seraient éphémères et une victoire partielle ne saurait compenser les désavantages qu'entraînerait après lui le fait d'avoir laissé de côté les importantes lignes de communication.

Il nous paraît donc beaucoup plus probable que l'armée française, pour ne pas trop s'éloigner de cette ligne, tenterait de tourner Metz au nord. La Suisse se trouverait ainsi hors de danger, une opération semblable menacerait la Belgique et le Luxembourg.

Mais ce n'est là qu'une probabilité et non pas une certitude. Nous ne pouvons supposer comme chose certaine que la tactique employée sera la meilleure, nous devons aussi tenir compte des fautes que pourraient commettre les partis combattants. D'autre part, la France se gardera bien d'entreprendre de nouveau une grande guerre sans alliance. Une alliance à l'est, p. ex., pourrait paralyser une partie assez considérable de l'armée allemande pour rendre le mouvement que nous prévoyions moins dangereux et par le fait possible.

Nous devons donc prévoir l'éventualité d'une marche de l'armée française sur toute l'étendue du front occidental de la Suisse, et dans ce cas l'importance des routes projetées pour la défense nationale se montre bien évidente.

Les rapports militaires joints aux pétitions et le rapport du Département militaire fédéral sont si pertinents sur cette question que nous nous bornerons à y renvoyer.

Nous relèverons une seule considération : Un des moyens les plus efficaces pour s'opposer à l'invasion d'un ennemi qui, dans la direction Yverdon-Lausanne, s'avance vers le nord, est certainement une position de flanc derrière la Sarine, soit comme base d'une offensive énergique, soit comme position défensive. Dans les circonstances actuelles, la ligne de communication et de retraite la plus importante est dans la prolongation du flanc droit. Un succès remporté par l'ennemi sur le flanc droit nous jetterait dans la montagne et nous forcerait à passer par le détour de Château

d'Oex-Gessenay. Dans ce cas, l'ennemi pourrait atteindre Thoune avant nous et notre corps d'armée du Sud risquerait de devoir discontinuer toute coopération avec le reste de l'armée ou du moins de ne pouvoir rétablir ses communications qu'après des marches longues et fatigantes, pendant lesquelles il se trouverait isolément exposé aux attaques d'un ennemi pénétrant énergiquement en avant.

La nouvelle route Bulle-Boltigen, qui tombe perpendiculairement à peu près sur le milieu de notre ordre de bataille, nous ouvre la voie de communication la plus rapprochée et la plus directe avec l'intérieur de la Suisse. La retraite nous paraît ainsi assurée dans toutes les éventualités, non-seulement en ce sens que nous ne courrions plus le risque d'être attaqué de flanc pendant notre retraite, mais bien en ce sens que nous atteindrions Thoune avant l'ennemi et que nous pourrions opérer notre jonction avec les autres corps de l'armée suisse.

Ce que nous disons ici dans la supposition d'une attaque sur notre aile droite est aussi vrai pour le cas d'une attaque sur notre aile gauche, attaque peu probable, il est vrai.

En cas d'attaque sur notre aile droite la route de Château d'Oex-Gessenay nous conduirait sans doute à Thoune. Mais un détour de 7 lieues, peu sensible dans les rapports de la vie ordinaire, est une affaire capitale au point de vue militaire. Couper un semblable détour, c'est gagner *un* jour, *deux* jours même pour des corps de troupes un peu considérables. Combien de fois le sort d'une campagne n'a-t-il pas dépendu de quelques heures!

Nous estimons donc que l'exécution du projet de route de Bulle à Boltigen répond à un besoin militaire très-urgent. Plus nous ferons pour la défense de la Suisse, moins nous aurons à craindre que l'une ou l'autre des puissances combattantes ne soit tentée de l'occuper dans son propre intérêt stratégique. Et, comme nous sommes persuadés que l'on se tient au courant à l'étranger de ce que nous faisons en temps de paix pour augmenter notre force défensive, nous sommes aussi persuadés qu'en rendant possible cette entreprise, si importante au point de vue militaire, nous aurons gagné une nouvelle garantie pour la sécurité de notre territoire.

Quant au projet de route de La Croix, il saute aux yeux que cette route, pour laquelle on demande une subvention à la Confédération, n'a point en elle-même une importance générale. Partant du Plan-les-Iles dans la vallée des Ormonds, elle a pour but de mettre cette vallée en communication avec la vallée de la Grionne

pour atteindre de là d'une part Ollon, de l'autre Bex dans la vallée du Rhône. Il va sans dire que l'exécution de ce morceau de route présente pour les habitants des localités environnantes des avantages nombreux et divers — mais ces avantages sont tous locaux. La route de La Croix n'a de valeur intercantonale que sous la condition de sa continuation dès Plan-les-Iles par le passage du Pillon dans l'Oberland bernois. C'est donc avec raison que le Conseil fédéral fait dépendre la subvention de la route de La Croix de cette continuation, en établissant que la subvention ne sera assurée que lorsque les Cantons de Vaud et de Berne auront décréé la construction de la route du Pillon.

La route de La Croix continuée par le Pillon gagne une importance qui lui permet de soutenir la comparaison avec la route Bulle-Boltigen.

Comme route postale elle est la voie de communication la plus courte entre le Valais et Berne, car on ne peut atteindre Berne par Aigle et le Sépey qu'avec un détour considérable. Au point de vue de l'économie nationale, la route de La Croix est d'une importance incontestable. Il faut ajouter qu'une fois cette route construite, on peut prévoir avec certitude que l'on établira un embranchement pour conduire par le Col de Chevillon à Sion, aux frais des communes intéressées. Le Valais moyen sera mis ainsi en rapport direct avec l'intérieur de la Suisse.

Mais la route de La Croix sert aussi les intérêts militaires de la Confédération. En suite de l'annexion de la Savoie, la position de St. Maurice a perdu de son importance pour l'éventualité d'une guerre avec la France. Elle en a cependant assez conservé pour rendre utile à un haut degré l'établissement d'une route qui assurerait à St. Maurice une communication directe avec l'intérieur de la Suisse. Nous renvoyons, sur ce sujet, aux développements donnés par le Département militaire fédéral. Nous renvoyons surtout au rapport présenté par Mr. le colonel fédéral Borgeaud sur la reconnaissance militaire du Valais qui eut lieu en 1865. On y voit que la plaine située entre les ouvrages de fortification de St. Maurice et le lac de Genève convient parfaitement pour prendre une position offensive ou défensive, à la condition que ces fortifications soient en communication directe avec l'intérieur de la Suisse par une route passant par Gryon et le Col de La Croix.

Nous estimons donc que cette route répond à un besoin réel et se recommande à l'intervention active de la Confédération par les avantages directs et indirects que présente sa construction.

Il nous reste à traiter la question sous son côté *financier*.

Ces demandes de subventions nous arrivent sans doute à un moment où toutes les forces financières du pays sont mises à contribution à un haut degré.

La Confédération va probablement prendre à sa charge toutes les dépenses militaires, sans que l'abandon de la part des Cantons des indemnités pour les postes et péages lui donne une recette équivalente. Des dépenses considérables sont occasionnées d'autre part par l'augmentation de la durée de l'instruction militaire que l'on peut prévoir, par l'achat des fusils Vetterli nécessaires au nouvel armement de l'infanterie, par la transformation partielle et l'augmentation de notre artillerie de campagne, des sommes énormes disparaissent dans le gouffre des corrections du Rhin, etc., etc. Aussi l'on pourrait soutenir, avec quelque apparence de raison, que l'on a suffisamment fait, surtout pour le militaire. Nous croyons cependant pouvoir dire que l'avenir financier de la Confédération n'est pas assez compromis pour que nous puissions opposer à des dépenses telles que celles qui nous sont proposées un *non possumus* absolu. Lorsqu'il s'agira d'exécuter les dispositions nouvelles prises dans la Constitution concernant le militaire, on verra que l'on peut réaliser des économies auxquelles les esprits angoissés n'osent encore pas penser aujourd'hui. Si l'on prolonge la durée de l'instruction pour nos troupes, ce qui serait avantageux suivant nous, nous pouvons admettre d'autre part que l'effectif de ces troupes pourra être plutôt diminué qu'augmenté, sans que nous exposions par là les intérêts de la défense du pays. On voit tous les jours mieux, nous semble-t-il, qu'il est préférable d'avoir une armée de 100,000 hommes de troupes bien instruites et disciplinées, que d'avoir une armée de 200,000 hommes qui laisse à désirer au double point de vue de l'instruction et de la discipline militaire. Il sera dans l'intérêt national et militaire en particulier d'organiser notre armée autrement qu'on ne l'a fait jusqu'à ce jour. Il faut rechercher plutôt la *qualité* que la *quantité* de troupes. On ne doit point comprendre le principe de l'obligation du service militaire pour tous en ce sens que tout individu capable de se servir d'un fusil pour se défendre doit recevoir l'instruction militaire. Tout citoyen doit être sans doute à la disposition de son pays. Mais on doit montrer plus d'intelligence dans le choix des soldats et tenir mieux compte des aptitudes physiques et intellectuelles.

Une subvention du  $\frac{1}{3}$  des frais de construction, soit de fr. 356,000, se répartissant sur 5 années, ne nous paraît pas trop



élevée, puisqu'il s'agit de travaux d'un intérêt général pour la Confédération. Les chiffres nous dispensent de démontrer que sans une subvention ces travaux ne seraient pas exécutés.

D'autre part, la Commission trouve qu'il est impossible de mettre de plus fortes contributions financières à la charge de la Confédération.

On ne peut objecter que dans d'autres cas la Confédération a pris sur elle les  $\frac{2}{3}$  des frais de construction. Car, si nous avons à faire ici à des entreprises qui, prises pour elles, sont d'une utilité générale incontestable, elles ne peuvent soutenir la comparaison avec ces autres travaux au point de vue de l'étendue du pays qu'elles intéressent. En outre, la position financière de la Confédération a tellement empiré depuis les années 1861 et 1862, qu'elle doit restreindre aujourd'hui ses dépenses au strict nécessaire. Pour rester dans cette limite il faut que la Confédération n'accorde de subvention que dans la mesure de ce qui est indispensable pour permettre aux Cantons et aux communes intéressées l'exécution de l'entreprise.

Nous pouvons admettre avec certitude que ce but sera atteint pour la route Bulle-Boltigen par une subvention du  $\frac{1}{3}$  des frais de construction. Les communes intéressées n'ont pas positivement demandé une subvention des  $\frac{2}{3}$  des frais. Elles ont plutôt insinué que la Confédération devait prendre à leur égard la même position qu'elle avait prise précédemment dans les subventions de routes militaires. Les Cantons intéressés trouvent un tel avantage à la construction de cette route qu'ils ne manqueront pas de prendre à leur charge le surplus des frais.

Il en est autrement de la route de La Croix. La seule adresse du Gouvernement du Canton de Vaud dans cette affaire, datée du 28 Novembre dernier, assure la construction de la route de La Croix à la condition que la Confédération prendra à sa charge les  $\frac{2}{3}$  au lieu du  $\frac{1}{3}$  des frais de construction, qu'elle paiera en outre le  $\frac{1}{3}$  des frais de construction de la route du Pillon et qu'enfin elle fera au Canton de Vaud un prêt de fr. 40,000 pour 5 ans et sans intérêt.

Après ce qui a été dit plus haut, il n'est pas nécessaire de démontrer que la Confédération ne peut accepter cette offre qui représente pour elle une dépense supplémentaire de fr. 140,000. Il faut espérer que le Canton de Vaud modérera ses prétentions et ne mettra pas en question, par des exigences trop fortes, la réussite d'une entreprise qui, tout en étant d'un intérêt général pour la Suisse, sert en première ligne les intérêts vaudois.

La Commission unanime vous propose en conséquence l'entrée en matière sur le projet d'arrêté et son adoption tel quel, avec une seule modification au second alinéa de l'art. 3.

Nous vous proposons de donner à cet alinéa la rédaction suivante :

« Les Cantons de Berne et de Vaud ont à prendre l'engagement de construire dans le même délai une route par le Pillon, dont l'établissement doit être conforme, au point de vue technique, à celui de la route de La Croix. »

Voici les motifs de cette adjonction : Comme nous l'avons fait observer plus haut, la route de La Croix n'a de sens que si elle est continuée par le Pillon. Il en résulte que cette continuation ne remplit son but que si elle se fait sur la même base technique que la route principale de La Croix. Et de fait à quoi sort-il d'avoir une bonne route postale avec une pente maximum de 10% de Bex et Ollon à Plan-les-Iles, si l'on tombe ici sur un cul-de-sac et que l'on ne puisse pas atteindre à char l'Oberland bernois, ou que ce ne soit du moins qu'avec la plus grande difficulté ? La conformité des deux routes au point de vue technique est donc une condition *sine qua non* de la subvention.

Ceci explique aussi le petit changement apporté à la rédaction et d'après lequel on doit dire « route » en place de « route de communication ». Cette dernière expression désigne ordinairement les routes de dernière classe. Il fallait donc prévenir un malentendu.

Berne, le 30 Novembre 1871.

Au nom de la Commission,  
*Le rapporteur :*  
**G. Ringier.**

---

Pour traduction conforme :  
*E. Soutter,*  
 traducteur du Conseil des Etats.

## **RAPPORT de la Commission du Conseil des Etats concernant une subvention pour la route Bulle-Boltigen et pour la route du Col de la Croix. (Du 30 Novembre 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1871
Date	
Data	
Seite	1047-1056
Page	
Pagina	
Ref. No	10 062 110

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.