Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 68 (1997)

Heft: 2

Artikel: 150 ans des chemins de fer suisses : "Die Bahn bewegt seit 1847 - Le train bouge depuis 1847 - Il treno muove dal 1847"

Autor: Claude, Philippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824311

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

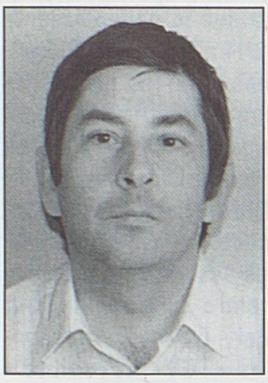
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



par Philippe Claude, président de la Commission des transports de l'ADIJ.

150 ans des chemins de fer suisses

«Die Bahn bewegt seit 1847 - Le train bouge depuis 1847 - Il treno muove dal 1847»

Ce slogan trilingue, présent sur la plupart des supports d'information concernant le rail, annonce que les chemins de fer suisses fêtent cette année leur cent cinquantenaire.

En dévoilant sur la place fédérale, le 5 mars, la locomotive «Jubi '97», le président de la Confédération Arnold Koller et les personnalités représentant les milieux des transports, de l'économie et de la politique - dont Benedikt Weibel, président de la Direction générale des CFF et Jean-Noël Rey, directeur général de «La Poste» - ont donné le coup d'envoi des festivités qui marqueront cet anniversaire. De mars à novembre 1997, diverses manifestations commémoratives - englobant à la fois le passé, le présent et l'avenir - sont prévues dans toute la Suisse : du lac de Constance au lac Léman et du Jura au Tessin.

De la première ligne aux grands projets actuels

Si la première ligne de chemin de fer véritablement helvétique est inaugurée le 7 août 1847, ce nouveau mode de locomotion atteint la Suisse en 1844 déjà par l'ouverture du tronçon St-Louis - Bâle, maillon de 1800 mètres de la ligne internationale Strasbourg - Mulhouse - Bâle. La ligne ouverte en août 1847 relie Zurich à Baden. Le train qui y circule est dénommé populairement «Spanisch-Brötli-Bahn», le train des petits pains espagnols, parce que certains zurichois se rendaient à Baden pour acheter des petits pains à la saveur particulière chez un boulanger d'origine espagnole.

Il faudra attendre sept ans pour voir s'ouvrir, le 19 décembre 1854, la seconde voie ferrée de Suisse, entre Bâle et Liestal. Ensuite, la construction du réseau ferré helvétique s'effectuera progressivement. En juillet 1855, ouverture du parcours Yverdon - Morges, première ligne de Suisse romande ; le 27 avril 1858, mise en service de la traversée du Jura (ligne Bâle - Olten) par le tunnel du Hauenstein. La «jonction 19 - 20e siècle» sera marquée par les ouvertures des lignes :

– du Gothard (Bâle - Milan), en juin 1882 ;
– du Simplon, en juin 1906 ;
– de la Bernina (parcours international St-Moritz - Tirano à écartement métrique), en juillet 1910 ;
– du Lötschberg, en juillet 1913 ;
– Frasne - Vallorbe, via le tunnel du Mont-d'Or, en mai 1915 ;
– de la Hauenstein Basis-Linie, sur la ligne Bâle-Olten, en janvier 1916.

Durant la seconde moitié du 20e siècle, les constructions de plusieurs nouvelles lignes compléteront ou modifieront le réseau ferroviaire de la Suisse :

– la Heitersberg-Linie (entre Lenzbourg et Zurich), en juin 1975 ;
– le tunnel de base sous la Furka (Oberwald - Realp), en juin 1982 ;
– les raccordements ferroviaires des aéroports nationaux de Zurich-Kloten, en juin 1980, et de Genève-Cointrin, en mai 1987 ;
– le tunnel du Grauholz et ses accès, amorce du nouvel axe «Rail 2000» Berne-Olten à la périphérie est de Berne, en mai 1995 ; etc.

Train-exposition et trains spéciaux

Durant toute la période du jubilé, un train-exposition, qui fera escale dans plus de 80 gares du réseau CFF, présentera le rail «à fleur de peau» : son histoire et son avenir, avec des moyens d'information interactifs. Quant aux modélistes, ils présenteront des modèles de trains dans le cadre du cinquantenaire de leur association. En outre, plusieurs trains historiques et actuels circuleront ou seront présents durant l'année du cent cinquantième anniversaire des chemins de fer suisses :

- diverses locomotives à vapeur et le «Spanisch-Brötli-Bahn» ;
- l'«ICE» des Chemins de fer allemands (DB AG) ;
- le «TGV Thalys Nord Europe» (France - Belgique - Pays-Bas - Allemagne) ;
- le «Pendolino Cisalpino» ETR 470 (Suisse - Italie) ;
- les trains directs CFF de 1930 et 1947 - la «Flêche Rouge» ;
- les rames CFF de l'«IC 2000» et du S-Bahn de Zurich.

Dans le cadre des aménagements «Rail 2000» et «AlpTransit» - corridors ferroutiers (St-Gothard / Lötschberg-Simplon) et préparation de la construction des nouvelles transversales alpines (lignes de base du St-Gothard et du Lötschberg) - plusieurs endroits du réseau ferré helvétique sont actuellement en chantier :

– doublement d'un dernier tronçon à voie unique sur la ligne du Pied du Jura (Neuchâtel - Yverdon) ;

– nouveaux tracés à double voie entre Berne - Olten et Bâle - Liestal ;

– triplement d'une section (Genève - Coppet) de la ligne Genève - Lausanne ;

– quadruplement de voies près d'Aarau et de Zurich ;

– transformations de gares (Morges, Bienne, Olten, etc.) et construction d'un centre d'entretien du matériel roulant à Genève ; galeries de sondage pour le percement des futurs tunnels de base du St-Gothard et du Lötschberg, etc.

Avec l'extension du réseau ferré suisse, à la fin du siècle passé, le nombre d'entreprises exploitant des lignes de chemin de fer s'accroît. Ces différentes sociétés au statut privé se livreront une rude concurrence. Certaines d'entre elles connaîtront de sérieuses difficultés financières et même parfois la faillite. Cet état de fait incitera les autorités politiques fédérales à nationaliser les grandes compagnies ferroviaires ; une étatisation qui sera approuvée en votation populaire, le 20 février 1898. Le 1er janvier 1902, les compagnies ferroviaires nationalisées deviennent les Chemins de fer fédéraux (CFF). De 1902 à 1922 d'autres compagnies ferroviaires privées seront intégrées aux CFF.

De la vapeur à l'électricité

Sur le plan technique, le tramway Vevey - Chillon inaugure son service, le 4 juin 1888, en exploitant les premiers véhicules ferroviaires à traction électrique. En optant également pour ce mode de traction, l'Orbe - Chavornay (OC), raccordé à la ligne Yverdon - Lausanne le 17 avril 1894, sera le premier chemin de fer à écartement normal électrifié de Suisse. Les différents chemins de fer à crémaillère de montagne adopteront aussi la traction électrique lors de leurs ouvertures, comme ceux gravissant le Gornergrat, en août 1898 ou le Jungfraujoch, en août 1912.

Après les multiples essais de différents systèmes de traction électrique menés au début du 20e siècle, la vapeur cédera sa place à l'électricité sur l'ensemble des lignes du réseau ferré helvétique au cours de la première moitié du 20e siècle. Les lignes du Simplon (1906), de la Bernina (1910), du Lötschberg (1913), du St-Gothard (1920-24) et du Plateau entre Genève - Berne - Rorschach (1927) sont électrifiées.

La pénurie puis la forte augmentation des prix du charbon et l'imminence de la deuxième Guerre mondiale contribueront à accélérer l'électrification du réseau ferré helvétique. Entre 1920 et 1930, plus de la moitié (55 %) du réseau des CFF va être électrifié, en 1936 près des trois quarts (72 %) et en 1947 la quasi-totalité (93 %) des lignes CFF est sous tension 15000 V - 16 2/3 Hz.

L'électrification de l'ensemble du réseau des CFF s'achèvera 13 ans plus tard, en juin 1960.

Conjointement à l'extension de l'électrification des voies ferrées suisses, les équipements de sécurité se perfectionnent, notamment avec l'installation du dispositif d'arrêt automatique des trains «Signum», dès 1930.

En 1936, les premiers trains directs légers (150 tonnes) circulent entre Genève et Zurich. Lors de l'Exposition nationale de 1939, à Zurich, l'industrie électromécanique suisse et les CFF présentent la locomotive électrique la plus puissante du monde : l'Ae 8/14 nº 11852 (8 170 kW - 11100 ch). En mai 1961, les premières rames «quadricourant» du monde sont mises en service par les CFF sur diverses relations «Trans-Europ-Express» (Paris - Lausanne - Milan, Zurich - Milan, Bruxelles - Luxembourg - Bâle - Zurich). Depuis 1987, elles assurent des liaisons «EuroCity» (EC) entre Zurich - Milan et Berne - Neuchâtel - Frasne (correspondances avec les «TGV» Lausanne - Paris). Entre-temps, les rames «Swiss-Express» climatisées sont introduites, en 1975, sur certaines liaisons intervilles rapides du Plateau suisse.

Moins de dix ans plus tard, une nouvelle génération de trains «InterCity» formés de voitures climatisées, les «unifiées IV», prend le relais des rames «Swiss-Express», ces dernières étant utilisées sur d'autres relations directes. Avec «Impulsion 97», première étape vers «Rail 2000», certains trajets «InterCity» se feront en «duplex» sur les liaisons parcourues par les nouveaux convois «IC 2000» à deux étages (St-Gall - Zurich - Berne - Interlaken, tout d'abord). Comme les trains «IC» conventionnels, les convois «IC 2000» seront remorqués par la «Locomotive 2000» Re 460 (6100 kW - 8300 ch), une puissante machine «polyvalente» capable d'acheminer aussi bien un lourd train de marchandises sur les fortes rampes des lignes transalpines qu'un train de voyageurs rapide sur une ligne de plaine.

L'ouverture de la ligne «TGV» Paris - Lyon fait entrer la Suisse dans l'ère de la grande vitesse ferroviaire. Le «TGV» relie

directement Genève à Paris dès septembre 1981, Lausanne à Paris dès janvier 1984 et Berne à Paris dès mai 1987. Quant au «TGV» allemand, l'«ICE», il relie Zurich à Hambourg dès septembre 1993 et le «Pendolino» italien entre en scène sur les axes «Cisalpino» Bâle - Berne - Milan, Genève - Lausanne - Milan dès septembre 1996 et Zurich - Milan dès janvier 1997.

Trains panoramiques, horaire cadencé et ferroutage

Durant la décennie 1980-90, des rames réversibles modernes apparaissent sur plusieurs chemins de fer régionaux «privés». En 1994, le Mittelthurgaubahn (MThB) concrétise le libre accès ferroviaire, prôné par l'Union européenne, en assumant des dessertes régionales allemandes dans les environs de Constance. La même année, la desserte régionale Genève - La Plaine, sur la ligne franco-suisse Genève - Lyon, est revitalisée avec la mise en service du «Rhône-Express-Régional» (RER) et des rames légères de type tramway.

Actuellement, du matériel roulant semblable, mais à plancher surbaissé, est en construction pour différentes dessertes régionales dans les cantons de Thurgovie, Berne et Vaud. Le prestigieux «Glacier-Express», train d'union alpin entre Zermatt (Valais) et St-Moritz (Grisons) depuis juin 1930, est un «must» touristique très prisé. L'attrait de cet express des glaciers s'est encore renforcé par l'insertion, dès l'été 1993, de voitures panoramiques dont le confort et les grandes baies vitrées permettent de mieux admirer la splendeur «alpestre» des paysages traversés. Dans ce domaine, c'est le chemin de fer Montreux - Oberland bernois (MOB) qui a joué un rôle précurseur avec sa palette de rames panoramiques : «Panoramic-Express» en 1979, «Superpanoramic-Express» en 1985, «Crystal-Panoramic-Express» en 1993.

Les CFF ont aussi introduit des voitures «Panorama» dans certains trains «EuroCity» (EC), dès 1990, et sur la ligne du Brünig (Lucerne - Interlaken), dès 1994.

Au niveau des prestations, les horaires s'étoffent peu à peu, les abonnements «demi-tarif» et «général» sont instaurés en 1890 pour le premier et en 1898 pour le second. Au printemps 1894, les premières voitures-restaurants font leur apparition sur la ligne Bâle - Delémont - Bienne - Lausanne pour contrer la concurrence de la ligne Olten - Berne - Lausanne et, neuf ans plus tard, la Compagnie suisse de wagons-restaurants SA (SGG) est constituée.

En 1910, le premier kiosque dans une gare est ouvert à La Chaux-de-Fonds.

Le 1er janvier 1924 se concrétise une collaboration rail - route originale : les véhicules automobiles chargés sur des wagons adaptés peuvent désormais franchir les tunnels du St-Gothard et du Simplon. A partir de 1951, certains trains directs proposent un service minibar. Le ferroutage – acheminement par rail de camions ou semi-remorques – débute sur

VonRoll

Von Roll Tuyaux pression SA, 2830 Choindez · Von Roll Fonderie des Rondez SA, 2800 Delémont · Von Roll Machines et Manutention SA, 2800 Delémont

l'axe du St-Gothard en mars 1968 et en mai de la même année, la ligne Zurich - Rapperswil devient la première desserte ferroviaire cadencée de Suisse. Ce concept d'horaire cadencé sera étendu à l'ensemble du pays le 23 mai 1982.

Avec l'inauguration du «S-Bahn» de Zurich, le 27 mai 1990, la première communauté de transports publics de Suisse regroupant une quarantaine d'entreprises se constitue. Entre 1984 et 1996, les dessertes régionales des CFF se modernisent aussi bien dans les régions à forte densité de population que dans celles où cette densité est plus faible : nouveaux trains-navettes à deux étages pour le «Réseau-Express-Régional» (RER) zurichois et nouvelles navettes «Colibri» pour les autres régions de Suisse. Sous les labels «EuroNight» (EN), depuis 1993 et «CityNightLine», depuis 1995, des trains-hôtels de haut standing relient toutes les nuits plusieurs villes suisses à différentes métropoles européennes. Enfin, la nouvelle législation en matière de transports publics, introduite le 1er janvier 1996, responsabilise davantage les cantons dans la gestion des prestations de leurs trains ou bus régionaux. ■

Trafic ou transport intermodal : vers des solutions d'avenir alliant le rail et la route (photo : Philippe Claude).

Pa-1-F adequa/5856

Le véritable couteau suisse

SWISS

Avec les avantages **exclusifs** *WENGER*:
- blocage de sécurité de la lame;
- blocage de sécurité du tournevis (breveté);
- ciseaux de précision à mécanisme breveté et microdents;
- **garantie totale écrite de 5 ans.**

WENGER
of Switzerland

Key Club

Client de la SBS et membre du KeyClub, vous récoltez des points. Des points à échanger contre des vols intervilles, des cartes journalières CFF, des billets de concert et même un taux d'intérêt préférentiel et une carte VISA. Sans payer un centime! Additionnez désormais les points pour vos versements, vos achats de parts de fonds, votre souscription d'hypothèque, vos ordres de bourse et vos achats payés par carte VISA. Bienvenue au KeyClub.

Information au 0800 810 600.

Société de Banque Suisse

Société de Banque Suisse, 43, avenue de la Gare, 2800 Delémont, tél. 032 421 86 66
Société de Banque Suisse, 11, rue du Jura, 2900 Porrentruy, tél. 032 465 91 91