Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 11

Artikel: Les Chemins de fer fédéraux et les transports internationaux
Autor: Gschwind, Hugo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888361

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: 11.07.2025

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

LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

et les transports internationaux

par

Hugo Gschwind

Président de la Direction générale
des Chemins de fer fédéraux

On dit de la Suisse qu'elle est le centre de l'Europe. A bien des égards, c'est le cas. La principale chaîne montagneuse du continent a ses points culminants chez elle ou à sa frontière. Ses eaux, formant une étoile, s'en vont dans toutes les directions. Ses frontières sont communes aux grands États auxquels on doit une bonne partie de l'histoire du Vieux-monde. Sa structure politique en fait le pays européen par excellence.

Rappeler cela, c'est évoquer la nécessité des échanges, c'est marquer l'importance des relations et des communications des cantons helvétiques avec l'étranger. Un isolement de la Suisse ne pourrait jamais être que temporaire, imposé par des circonstances extérieures. On comprend dès lors la volonté mise à vaincre les difficultés du terrain pour ouvrir des routes et des portes sur le dehors.

Si l'on remonte d'ailleurs le cours de l'histoire, on constate que la Suisse fut de tout temps un pays de transit, de passage, que facilitait l'existence de plusieurs cols alpestres relativement accessibles. Faut-il rappeler à cet égard le rôle du Septimer et du Julier, aux noms bien romains, dans la fameuse route de l'Ambre, qui, jadis, permettait d'accéder à Augsbourg, grand centre de communications, et aux rivages de la mer Baltique ? Est-il également nécessaire de mentionner l'importance d'autres cols, comme ceux du Grand Saint-Bernard que franchit Hannibal, et ceux du Saint-Gothard, du Simplon qu'illustra Napoléon, ou encore celui du Kinzig rendu célèbre par le passage de l'armée russe de Souvorov, du Splügen, etc.

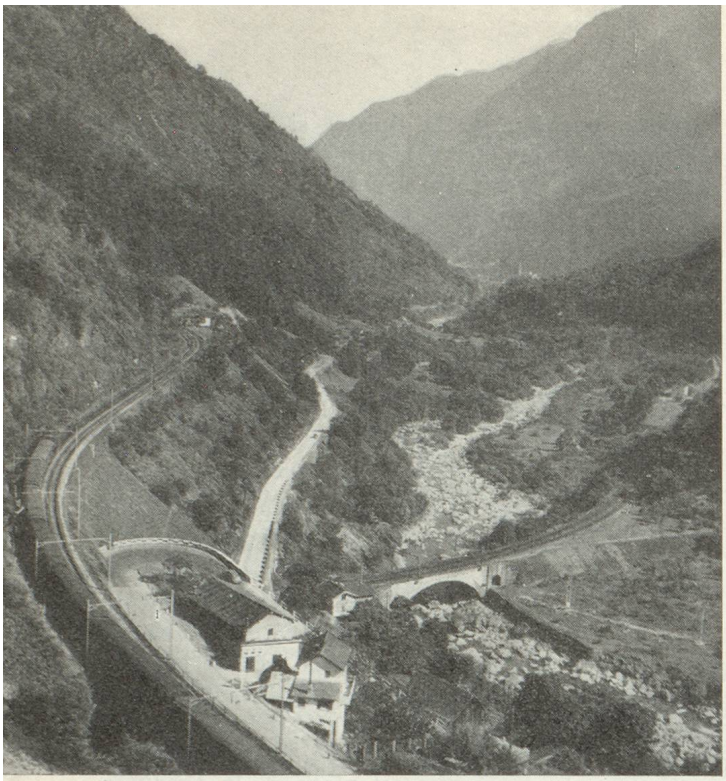
Ce besoin du Suisse de mettre le nez à la fenêtre fut d'autant plus aisément satisfait au cours des siècles qu'on éprouvait la nécessité, hors de ses frontières, d'emprunter le territoire helvétique pour les échanges internationaux, notamment entre les pays nordiques et méridionaux, ou pour des motifs purement militaires. L'habitude de l'homme de cheminer au fond des vallées, de remonter le cours des rivières et des fleuves pour faciliter sa marche et trouver « le trou dans la haie », nous voulons dire le passage le plus aisé à franchir, devait forcément l'amener vers la Suisse, surtout que celle-ci est en quelque sorte située sur une ligne droite, entre le septentrion et le midi.

Cette position de la Suisse, si favorable aux échanges, devait être également sa grande chance et son grand risque. Sa grande chance, puisqu'elle lui permit de conserver toujours des portes largement ouvertes sur le monde, de ne pas se retrancher sur elle-même. Son grand risque aussi, puisque ces voies de transit furent souvent l'objet d'une vive compétition entre les puissances qui s'en disputaient le passage et prétendaient s'en assurer l'usage exclusif. Ce fut l'une des raisons politiques qui l'amenèrent peu à peu à la neutralité dont elle s'est fait un principe.

Ce qui fut vrai naguère pour le réseau routier le fut aussi, plus récemment, pour les chemins de fer. Le percement du tunnel du Saint-Gothard en 1882 constitua un événement européen de première importance puisque, réalisé grâce à la collaboration des trois pays intéressés, Allemagne, Italie et Suisse, il réalisait la première relation directe par chemin de fer entre le nord et le sud de l'Europe. Il fut suivi, en 1906, par le percement du tunnel du Simplon, et en 1913, par celui du Lœtschberg. Ces ouvrages, qui témoignaient alors d'une grande hardiesse de conception, confirmèrent la position de notre pays comme plaque tournante de l'Europe, pour reprendre une image bien connue, et en firent un nœud ferroviaire de première importance.

S'assurer de bonnes relations ferroviaires avec l'étranger devenait d'ailleurs pour la Suisse une nécessité vitale. Dépourvue de matières premières pour alimenter son industrie naissante, elle devait pouvoir les importer — et les importer rapidement — et à des prix aussi avantageux que possible, si elle entendait pouvoir soutenir la concurrence de ses voisins. C'était d'ailleurs la condition même de son existence dans une Europe en plein développement. Cette nécessité devint même en quelque sorte une vocation et, dès les débuts du chemin de fer, la Suisse s'attacha à en faciliter le fonctionnement et l'organisation. C'est ainsi que la première Convention internationale sur les transports par chemins de fer, dont l'idée avait été lancée par des juristes suisses, fut signée à Berne en 1890 et l'Office central qui devait en assurer l'application eut son siège sur sol helvétique.

Aujourd'hui, certes, la position des chemins de fer n'est plus la même qu'elle était au début du



La « Biaschina » : rampe sud du Gothard.

siècle, lorsque l'on entreprenait, avec optimisme, la construction de vastes travaux comme ceux du Simplon ou du Lœtschberg. Le chemin de fer ne dispose plus du monopole des transports. La route et l'avion sont apparus, qui se partagent avec lui et souvent lui disputent et le frêt et la clientèle. L'Europe s'est appauvrie et les pouvoirs publics hésitent parfois à donner au chemin de fer les moyens qui lui permettraient de se maintenir au niveau du progrès technique, alors que les autres modes de transport jouissent de toutes leurs faveurs. La navigation intérieure elle-même élabore de vastes projets, dont l'utilité économique reste encore à démontrer. Enfin, sur le plan ferroviaire même, les voies de transit passant par la Suisse sont concurrencées par d'autres lignes internationales à l'ouest et à l'est. Il est, dès lors, compréhensible que les Chemins de fer fédéraux suisses, conscients des responsabilités qu'ils ont assumées à l'égard du pays, et de l'importance que garde et gardera certainement la voie ferrée dans l'économie générale du continent, s'efforcent, à la fois, de contribuer, dans la mesure de leurs moyens, à renforcer la position du chemin de fer — de tous les chemins de fer — sur le marché des transports, et à maintenir, par des mesures adéquates et une politique rectiligne, leur propre trafic, intérieur et de transit, condition de leur propre équilibre financier et par conséquent des services qu'ils sont à même de rendre au pays. A lui seul, le transit des marchandises ne représente-t-il pas, en effet, près du 15 % de leurs recettes de transport?

C'est donc sur ce double plan — renforcement de la position des chemins de fer et maintien de leur trafic — que s'exerce, en matière internationale, l'activité des Chemins de fer fédéraux.

Contribution des C. F. F. a l'organisation internationale du rail

Il est à noter que, dans le domaine ferroviaire, la collaboration internationale a joué, dès le début, une très grande importance, soit en matière technique, afin d'assurer la jonction des réseaux, soit en matière d'exploitation, pour établir les correspondances, les horaires et fixer la composition des trains internationaux et les règles d'échanges des véhicules, soit en matière juridique, pour assurer l'application des conventions internationales sur les transports de voyageurs et de marchandises par chemins de fer. De ces nécessités sont nées différentes organisations, telles que la Conférence européenne des horaires, l'Union internationale des wagons, l'Union internationale des voitures et fourgons, le Comité international des transports, auxquelles les C. F. F. ont largement collaboré et dont ils assurent aujourd'hui encore la gestion.

Après la première guerre mondiale, une nouvelle organisation internationale fut créée, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) dont le siège est à Paris et dont les objectifs embrassent le domaine entier de l'activité ferroviaire. Depuis 1951, un accord a été conclu entre cette organisation et les précédentes, lui assurant un rôle de direction, d'unité d'action et de coordination. Les C. F. F., qui avaient dès son origine activement participé aux travaux de l'U. I. C., se sont prêtés loyalement et avec conviction à cette réalisation. C'est qu'en effet, après la deuxième guerre mondiale, un nouveau stade devait être franchi sur le terrain de la collaboration internationale si l'on voulait renforcer la position du chemin de fer et lui permettre, au milieu des difficultés nouvelles et accrues qu'il rencontrait, de continuer à remplir sa mission. Alors qu'auparavant on s'était borné, sur le plan international, à des réglementations communes, à une harmonisation des exploitations, il s'agissait désormais de faciliter des *réalisations* communes.

Parmi ces dernières, il convient de signaler l'accord EUROP, pour l'utilisation en commun d'un vaste parc de wagons, permettant aux différentes administrations adhérentes d'employer les véhicules du parc commun pour le trafic international aussi bien qu'en trafic interne, quel que soit leur propriétaire, et de réduire ainsi le nombre des parcours à vide qui grèvent lourdement le prix de revient des transports. Il convient aussi de mentionner la standardisation des véhicules à laquelle l'U. I. C. s'est attachée avec une louable persévérance, et qui a déjà fait des progrès notables, puisque huit types de wagons ont été standardisés

selon les règles fixées par cette organisation et auxquelles les administrations doivent se soumettre dans la construction de leurs nouveaux véhicules.

D'autres réalisations sont à l'étude, notamment en ce qui concerne le financement international des achats de matériel.

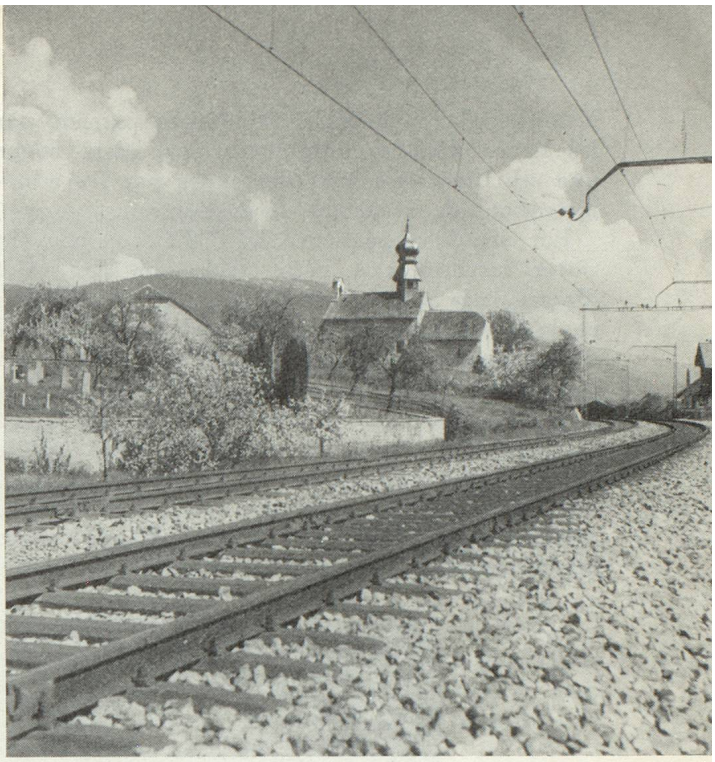
Ainsi renforcés par ces mesures d'organisation et de coordination, les chemins de fer européens tendent à devenir une entité basée sur le principe fédéraliste sauvegardant la pleine autonomie de ses membres, mais les amenant à une solidarité plus étroite et à une action commune plus intense. C'est en partant de cette idée que l'Union internationale des chemins de fer, où les C. F. F. font partie de tous les organes et disposent même, comme administration gérante de plusieurs organismes, d'une position exceptionnelle, a créé ces dernières années un Office de recherches et d'essais très actif dont le siège est à Utrecht et qui travaille en étroite relation avec l'industrie, un Centre d'information (siège à Rome) et un Bureau international de documentation (siège à Paris).

C'est avec une profonde satisfaction que les C. F. F. assistent au développement de cet édifice qui, dans la concorde et la compréhension mutuelle, sur une base essentiellement fédéraliste, constitue peut-être l'image idéale de ce que pourrait être l'Europe de demain.

Maintien du trafic

A la concurrence des autres modes de transport, les C. F. F. ont répondu par des mesures propres à maintenir le trafic sur leurs lignes, en rendant leurs trains plus rapides, en ne cessant d'améliorer leur confort, en veillant à leur maintenir leur renom de sécurité. C'est aussi dans cet esprit qu'ils soutiennent et appuient les efforts de l'U. I. C. et de la Conférence européenne des horaires tendant à la modernisation du trafic international des voyageurs. Ces efforts visent, d'une part, à accroître la rapidité des trains internationaux sur les principales relations inter-villes, d'autre part, à améliorer le confort, en développant par exemple le système des places couchées pour les voyages de nuit.

C'est déjà pour se conformer à cette politique que les C. F. F. ont admis la pénétration en Suisse d'automotrices Diesel électriques circulant à l'étranger sur des lignes exploitées à la vapeur, afin de permettre à des relations rapides d'aboutir à Lausanne ou à Zurich. En cette matière, l'une des thèses admises par les organes d'études de l'U. I. C. est que la solution d'avenir est l'électrification des grandes lignes. Faut-il à cet égard relever ici que les charges découlant pour les chemins de fer de l'Europe occidentale des réserves de matériel dont ils doivent disposer pour assurer leur trafic



Bretonnières sur la ligne Lausanne-Vallorbe.

de pointes saisonnières, charges inhérentes à leur caractère de service public, représentent une somme qui leur permettrait d'électrifier la plupart des grandes lignes internationales encore exploitées à la vapeur ? Ce fait devrait inciter, me semble-t-il, les gouvernements à appuyer les efforts de tous les chemins de fer dans leur politique d'électrification qui a fait ses preuves dans notre pays.

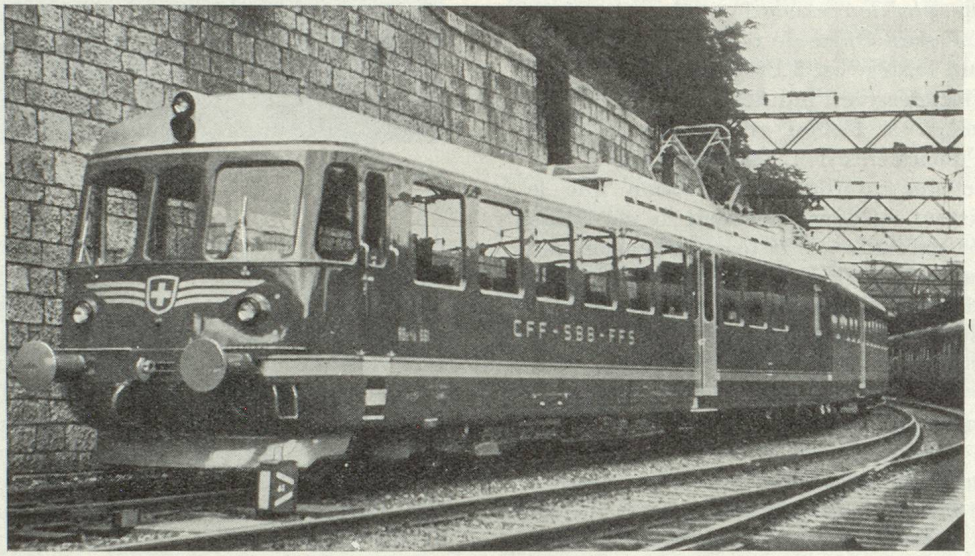
Les difficultés financières auxquelles doivent faire face la plupart des administrations de chemins de fer les amènent à une rationalisation toujours plus grande de l'entreprise. De cette tendance, très certainement saine et justifiée, est née, en matière de trafic international des marchandises, l'idée de canaliser les transports, de les diriger plus spécialement sur des itinéraires particulièrement bien équipés et rationnels, afin de diminuer les prix de revient, et de fermer certains points frontières au grand trafic de transit. Les C. F. F., tout en admettant la légitimité d'un tel postulat, estiment cependant qu'il ne doit être manié qu'avec une grande prudence. Le désir de la Suisse, dont ils sont en matière de transport l'instrument essentiel, est en effet de maintenir ouvertes au grand trafic les principales voies d'accès. Les C. F. F. estiment en effet que la canalisation du trafic sur un nombre d'itinéraires restreint ne doit pas être poussé jusqu'en ses dernières conséquences, car elle ne serait dans l'intérêt ni des chemins de fer, ni de la clientèle. Ils pensent également qu'une politique de la canalisation du trafic peut être une arme à double tranchant, et qu'aucune administration de transit ne devrait abuser du monopole de fait que lui confère sa situation géographique pour canaliser le trafic en éliminant

à son profit exclusif les itinéraires passant par les lignes d'autres administrations, alors même que ces itinéraires sont demandés par les administrations de départ et de destination.

Par voie de conséquence, les C. F. F. ne peuvent rester insensibles à l'état technique des voies d'accès de la Suisse, puisque de l'état de ces lignes et de leur équipement dépendent leurs possibilités d'acheminement du grand trafic de transit. La coopération de la Suisse à l'électrification de la ligne Bâle-Karlsruhe répond à ce besoin. Il est à souhaiter qu'un mode de financement puisse également être trouvé pour permettre à la S. N. C. F. d'électrifier le parcours Dijon-Vallorbe, seul tronçon encore exploité à la vapeur de la grande artère internationale Paris-Dijon-Simplon-Milan, ainsi que la ligne de Bâle à Strasbourg, cette dernière électrification constituant le premier élément d'une modernisation de la ligne Bâle-Bruxelles, dont la nécessité est manifeste. On sait, par ailleurs, que des dispositions sont prises par plusieurs grands réseaux pour développer, accélérer et rationaliser les transports de pondéreux entre les bassins miniers et les centres métallurgiques à l'intérieur du marché commun du charbon et de l'acier. La S. N. C. F., par exemple, électrifie la ligne Valenciennes-Thionville à cette fin. Cette électrification devrait être prolongée vers l'Allemagne.

En direction du sud, le réseau des C. F. F. est magnifiquement relié à celui de l'Italie, puisque la traction électrique, que ce soit par Chiasso ou par Domodossola, est continue jusqu'à Milan et au delà vers Gênes et Rome, en attendant de l'être bientôt vers Venise. En direction de l'Autriche, on s'efforce d'accroître la capacité de la ligne d'accès à l'Arlberg en doublant la voie le long du lac de Wallenstadt.

Les communications ferroviaires de la Suisse avec l'étranger posent, on le voit, de sérieux problèmes à notre pays. Mais nous ne doutons pas que nous parviendrons à les résoudre dans l'intérêt de tous, tant il est vrai que l'esprit de solidarité n'est pas un vain mot dans le monde des chemins de fer. Depuis la guerre, qui nous avait presque complètement coupés de l'extérieur, un effort considérable a déjà été entrepris tant à l'étranger qu'en Suisse pour rétablir des relations normales et rapides. S'il fallait une preuve de ce que nous avançons, nous citerions la mise en marche des trains inter-villes Berne, Genève et Zurich-Milan, de l'autorail Lausanne-Dijon pour Paris et, tout récemment, de l'Helvétia-Express, qui circule entre Zurich et Francfort et dont le parcours va être incessamment prolongé jusqu'à Hambourg.



La nouvelle automotrice des chemins de fer suisses.

Nous dirions aussi que l'horaire du Simplon-Orient-Express a été amélioré de six heures en mai de cette année, qu'un train de nuit circulera trois fois par semaine, cet hiver, entre Bâle et Hambourg, qu'on discutera à la prochaine Conférence des horaires de l'introduction d'une communication accélérée entre Amsterdam et Bâle par Bruxelles et qu'on s'apprête au sein des associations européennes de chemins de fer à établir des relations ultra-rapides entre les grands centres du continent.

En bref, la Suisse, en prenant une part active aux tractations qui se poursuivent sur le plan international pour refaire la carte ferroviaire de l'Europe, en collaborant dans la mesure de ses moyens et partout où elle le peut au perfectionnement de l'équipement des voies d'accès à son réseau ferré, est en droit d'espérer qu'elle ne se trouvera pas isolée un jour. Sa politique de présence et son désir de coopération doivent lui permettre de gagner et de mériter sa place dans l'Europe de demain.

Hugo Gschwind