Avant-propos

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **18 (1972)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

sommaire

A l'occasion du 125e anniversaire des CFF 2

La Suisse et le Marché commun 5

Communications officielles: Quelques précisions sur l'AVS/AI et les modifications introduites par la huitième révision 9

Nouvelles locales 12

Communications du Secrétariat des Suisses de l'étranger: Fonds de Solidarité des Suisses de l'étranger Résultats du Concours-photos 17

Le Congrès en images 18

La Suisse au fil des jours 21

Sport 24

Avant-propos

Chers lecteurs, chers abonnés, A l'occasion de la huitième révision de l'AVS/AI, le Secrétariat des Suisses de l'étranger de la NSH et le Département politique fédéral ont décidé d'assurer au présent numéro la plus large diffusion possible. C'est ainsi qu'il pourra être adressé, nous l'espérons, à tous nos compatriotes immatriculés auprès des représentations diplomatiques et consulaires suisses, en français, allemand, italien ou anglais selon les pays.

La rédaction

A l'occasion du 125e anniversaire des CFF

125 ans de chemins de fer en Suisse

Alors que la ligne Strasbourg–Bâle pénètre dans notre pays dès 1844, le premier chemin de fer suisse est mis en service le 9 août 1847 entre Zurich et Baden. Les trains de ce «Spanischbrötlibahn», filant à 30 km/h, permettent aux Zurichois de se ravitailler en «petits pains espagnols», fameux beignets apprêtés à l'époque dans la station thermale de Baden.

Abolissant les douanes et péages internes, la Constitution fédérale de 1848 encourage la construction d'autres voies ferrées. En 1860, le réseau couvre déjà l'ensemble du Plateau suisse et permet de se rendre en train de Genève à Romanshorn et à Coire. En 1871, le premier chemin de fer à crémaillère d'Europe escalade le flanc du Rigi, ouvrant de nouvelles perspectives au tourisme.

La vocation internationale du réseau suisse apparaît en 1882 avec l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard. Une deuxième percée alpine est réalisée en 1906 sous le Simplon, avec voie d'accès par le Lötschberg dès 1913.

A partir de 1902, la plupart des compagnies importantes sont rachetées par la Confédération qui crée les Chemins de fer fédéraux. Actuellement, le réseau CFF, d'une longueur de 2913 km, est complété par de nombreuses lignes dites privées et dont la longueur totale est à peu près équivalente.

La Suisse a entrepris relativement tôt l'électrification de son réseau. Ce nouveau système de traction apparaît tout d'abord timidement sur les tramways dont la ligne Vevey–Montreux–Chillon est équipée en 1888. Les premières lignes importantes qui sont électrifiées sont celles du Lötschberg dès son ouverture en 1913, puis du Saint-Gothard en 1920. L'électrification a permis de rationaliser l'exploitation et de la rendre plus attractive, renforçant ainsi la position du rail sur le marché des transports.

Le chemin de fer est donc le plus ancien des moyens de transport modernes. Il n'a pourtant pas vieilli et reste imbattable dans bien des cas, notamment pour les transports massifs de voyageurs et de marchandises. Grâce au système de la roue guidée par le rail, il se prête admirablement à une exploitation automatisée, tirant largement profit des dernières découvertes en électronique et en cybernétique. En outre, la voie ferrée utilise peu d'espace et dégage un minimum de nuisances. Dans cette optique, le rail va développer ses activités dans la desserte des banlieues et la jonction avec les aéroports, tandis que des lignes nouvelles pour grande vitesse (200 à 300 km/h) sont prévues d'une part entre Genève et Zurich, d'autre part sur l'axe nord–sud avec un tunnel de base sous les Alpes.

A l'occasion du Jubilé des Chemins de fer suisses de nombreuses manifestations ont été organisées. Alors que les fêtes du Centenaire des CFF en 1947 soulignèrent surtout l'aspect historique de ce vaste secteur, celles du 125e anniversaire se sont tournées vers les problèmes de l'avenir.

Le musée suisse des transports et communications à Lucerne

Historique

Dans la vie économique suisse, comme dans celle de tous les pays modernes, les moyens de transport occupent une place des plus importantes. Si notre pays a pu se transformer en une nation où le