Le trafic ferroviaire a repris entre la Suisse et la France

Autor(en): **R.C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776837

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

LE TRAFIC FERROVIAIRE A REPRIS ENTRE LA SUISSE ET LA FRANCE

En Amérique, c'est le chemin de fer qui commence. On construit une voie, les trains circulent, et les villes se mettent à pousser le long des talus, comme des champignons après l'orage. — Dans notre vieux monde, c'est exactement le contraire. Le chemin de fer est venu après les villes, bien après. J'ai toujours admiré la diplomatie des ingénieurs chargés d'édifier certaines stations de chez nous. Deux villages voisins, distants l'un de l'autre d'une petite heure, se disputaient le privilège de faire arrêter le train devant leurs murs. Pour mettre tout le monde d'accord, on a répété le geste de Salomon. Bien sûr, on n'a pas coupé le chemin de fer en deux, ce qui n'eût servi de rien. On a placé la gare à égale distance des deux villages. — Exactement.

La voie, en desservant conjointement les deux localités, les a unies en même temps qu'elle les desservait. Elle a identifié certains de leurs goûts, certaines de leurs préoccupations, certains de leurs avantages. — Le chemin de fer agent de solidarité et de compréhension, il y aurait là un beau sujet d'étude.

Les exemples ne manquent pas qui témoignent en faveur de cette thèse. Et des exemples qui se placent sur le terrain international. Tenez, entre la Suisse et la France, il y a douze voies de chemin de fer. En 1940, dans les heures tragiques de notre grande voisine, elles se sont arrêtées les unes après les autres. Du Nord au Sud. Des années durant, le rail fut abandonné, quand encore l'occupant ne l'avait pas récupéré pour les besoins de son armement.

Pendant des années ...

Et voici que, peu à peu, ces lignes renaissent à la vie. Du Sud au Nord, dans le sens inverse ...

C'était, le samedi 19 novembre 1944, jour de réouverture pour la ligne Nyon—Crassier—Divonne qui relie la terre romande à ce beau pays gessien, si proche de nous par le cœur et par l'intérêt matériel tout ensemble, les Gessiens étant un peu parents des Genevois et leur économie s'alignant — avant guerre, tout au moins — sur celle de notre pays, par le système des Zones.

Le train qui partit de Nyon, ce samedi-là, s'était fait escorter du soleil, d'un magnifique soleil, doux et tendre, or et argent, qui nimbait cette belle région d'une auréole rousse comme une lune de théâtre. Ce soleil voulait assister à la fête qu'il pressentait émouvante.

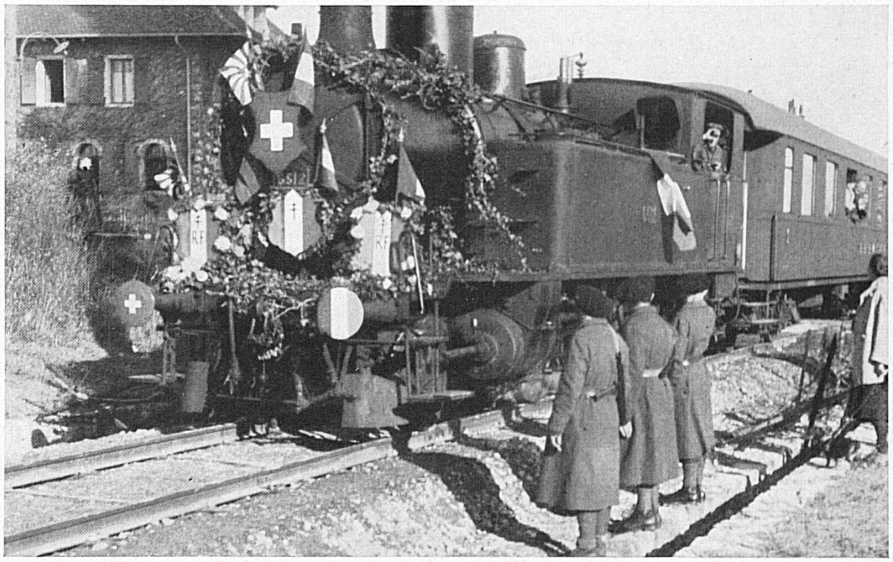
Elle le fut. La locomotive à vapeur était parée d'écussons, de cocardes et de drapeaux suisses et français. On avait même peint les tampons aux couleurs des deux pays, le tampon de gauche à la croix fédérale, le droit aux teintes de la République.

Peu après midi, le train quittait Crassier, salué par la population du lieu et, de l'autre côté, par quelques FFI au béret incliné, en faction sur la voie.

L'arrivée à Divonne se fit aux sons de la musique. Une fanfare à casquettes blanches entonna le Cantique suisse, auquel répondirent bientôt les accents vibrants d'une Marseillaise.

C'est au rythme des clairons de la Zonienne, après l'échange des compliments d'usage, que les invités et leurs hôtes s'en furent vers un hôtel de la cité balnéaire, pour y partager le repas de l'amitié.

A en juger par le ton des discours qui furent prononcés au dessert, on mesurait non seulement la qualité et la force des liens qui unissent la région amie à la Suisse, mais l'importance que revêt le chemin de fer dans ces relations.



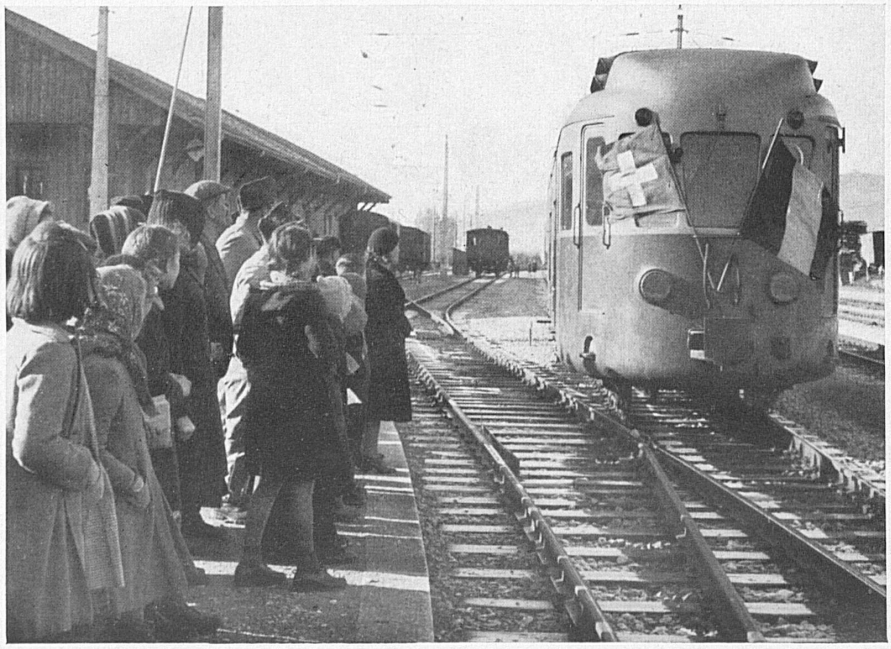
L'arrivée à Divonne-les-Bains du premier train venant de Suisse. — Die Ankunft des ersten Zuges aus der Schweiz in Divonne-les-Bains. *Phot.: Izard.*

D'ailleurs, la manifestation était ferroviaire au premier chef. N'y avait-il pas là nombre de personnalités des chemins de fer français et suisses? Du côté helvétique, c'est le chef d'exploitation du 1er arrondissement C. F. F., M. Perrin, qui apporta le salut de notre pays. En termes sensibles, adroits, amicaux, sincères ... On répondit sur le même ton.

Et des toasts furent portés au Nyon-Divonne en même temps qu'à l'amitié franco-suisse.

Touchante et réconfortante journée. Les premières lignes chevauchant la frontière française sont rouvertes. Lorsque les douze auront retrouvé leur trafic, qui sait? le mot de guerre ne figurera peut-être plus dans le vocabulaire de l'actualité. Il sera remplacé par celui de « reconstruction ».

Et, à cette reconstruction-là, les chemins de fer participeront de toute leur volonté et de tous leurs moyens.

R. C.

Arrivée aux Verrières, le 1er décembre, du premier autorail du service régulier entre Paris et Les Verrières, via Pontarlier. — Ankunft des ersten Triebwagens von Pontarlier her in Les Verrières. Am 1. Dezember wurde der reguläre Betrieb zwischen Paris und der Schweizer Grenzstation aufgenommen.* *Phot.: Pressediffusion.*