Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 63 (1983)

Heft: 3

Artikel: Les relations ferroviaires franco-suisses. Partie I, Survol rétrospectif et prospectif

Autor: Bauer, Gérard F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886551

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: 15.07.2025

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

GÉRARD F. BAUER

Les relations ferroviaires franco-suisses

Survol rétrospectif et prospectif

Les relations ferroviaires franco-suisses méritent une étude renouvelée et approfondie, une relation historique et économique, afin d'en dégager les facteurs permanents ou variables de convergence et de divergence depuis l'établissement des premières communications ferroviaires. Les décennies, qui se sont succédées depuis cette époque, ont été caractérisées par une suite d'épisodes, marqués par la concurrence ou la coopération des politiques ferroviaires des deux Pays.

Ces relations ferroviaires représentent un chapitre important des rapports franco-suisses au cours des deux dernières décennies du XIXe siècle et du XXe siècle. Elles constituent, au surplus, un facteur non négligeable dans le développement et l'orientation des échanges économiques franco-suisses (*).

Généralités

Tandis que la Suisse est, par excellence, internationalement parlant, un pays de transit du fait de sa position géographique, du développement des moyens techniques de transport et grâce à l'esprit et à la volonté d'initiative des pionniers du XIXe siècle, la France est, en raison de son étendue, à la fois, un Pays de trafic interne d'une importance économico-politique équivalente à celle du transit, qui s'écoule par la France du Nord au Sud, reliant ainsi la Manche et la Mer du Nord à la Méditerranée, et de l'Ouest à l'Est.

Les seuls Pays de l'Europe occidentale, qui étaient, à la fin du XIXe siècle et jusqu'à la guerre 1914-1918, en voie d'établir un réseau ferroviaire de relations transeuropéen, étaient les États de l'Empire austro-hongrois, reliés qu'ils étaient aux États allemands d'avant 1870, puis au nouvel Empire allemand, en particulier par la multiplication des relations avec l'Est danubien, la Grèce et la Roumanie et avec le Sud, l'Adriatique par la ligne Vienne-Trieste. La disparition de l'Empire austro-hongrois en 1918 a entraîné l'éclatement de ce réseau en passe de devenir transcontinental.

La France est donc seule de son type en Europe occidentale, la République fédérale allemande, l'Italie et l'Autriche ne disposant pas d'un tel réseau. L'Autriche est assimilable à la Suisse quant aux caractéristiques contemporaines de son tissu ferroviaire.

Il en va de même pour le développement et l'utilisation des infrastructures routières européennes.

Si l'on a à l'esprit les caractéristiques différentes des réseaux français et suisse, la motivation politique interne qui les a orientés à l'origine lors de leur construction, puis les raisons stimulantes de nature économique qui les ont développés, les facteurs de politique internationale des trois derniers conflits européens et mondiaux qui les ont fait évoluer, on ne peut s'étonner de devoir constater, lors de la création de voies nouvelles, à l'occasion de transformations dans le mode de traction – électrification progressive des deux réseaux selon des systèmes différents –, tout au long de l'histoire de leur exploitation, des comportements de concurrence, de compétition souvent vive et des attitudes de coopération.

Ils ont guidé et continuent à inspirer les politiques des Autorités et des Administrations ferroviaires des deux Pays et de leurs services d'exploitation.

Les caractéristiques de nos rapports ferroviaires se sont accentuées avec la nationalisation et l'unification des anciennes compagnies françaises et avec l'intérêt croissant marqué par nos voisins depuis la guerre de 1870-1871, en particulier dès après le premier conflit mondial [1914-1918], pour un trafic de transit Nord-Sud, personnes et marchandise, alors que l'infrastructure originelle avait été conçue et exploitée avec un seul pôle, Paris.

(*) C'est ainsi que les organisateurs du Colloque de Neuchâtel, consacré à l'étude des « Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939 », les Professeurs Reymond Poitevin, de l'Université de Metz, et Louis-Édouard Roulet, de l'Université de Neuchâtel, font le constat suivant : « il n'y a pas d'étude exhaustive des relations franco-suisses aux XIXe et XXe siècles ».

Georg Kreis, de l'Université de Bâle, présenta à ce colloque une communication au sujet des relations ferroviaires franco-suisses, intitulée « De la concurrence à la coopération : la France et le chemin de fer du Simplon avant 1914 », Actes du Colloque, 1982, pages 37-48.

Les guerres de 1870-1871, de 1914-1918 et de 1939-1945 et leurs conséquences politiques et économiques ont exercé souvent une influence déterminante sur le choix par la France des principaux axes de trafic marchandise/personnes Nord-Sud et n'ont donc pas manqué d'avoir des répercussions sur l'exploitation du réseau suisse, en tant qu'instrument de trafic bilatéral ou de trafic de transit, voire sur l'infrastructure même des C.F.F. et du B.L.S.

Par voie de conséquence, attacher trop d'importance aux épisodes négatifs, aux phases de contentieux, qui jalonnent l'histoire des relations ferroviaires franco-suisses et ignorer ou sous-estimer, dans le même temps, les caractéristiques des deux réseaux, partant les divergences de politique dans le choix des axes principaux de circulation et leur exploitation, c'est méconnaître les problèmes de fond, les constantes nationales respectives et se borner à pratiquer une politique « des affaires courantes » – dont on mesure le prix réel, notamment en découvrant *a posteriori* les opportunités ignorées et manquées – et s'exposer à des erreurs d'appréciation, se confier, enfin, à des choix empiriques dommageables pour les intérêts nationaux à sauvegarder et pour l'avenir même de relations internationales économiquement équilibrées.

C'est dire, en bref, que la définition et la mise en œuvre d'une politique de communication, en l'espèce, du chemin de fer, qui n'est pas placé dans un concept économique plus large, qui ne repose pas sur une connaissance de l'histoire des communications bilatérales et européennes des XIXe et XXe siècles, qui ne prend pas en compte les constantes qui caractérisent les deux Pays voisins, mais aussi les variables qu'introduisent dans les relations générales et spécifiques – en particulier, ferroviaires – les facteurs politiques et économiques dans leur mouvance, n'en est réellement pas une.

Un tel comportement s'apparente bien plutôt à une gestion des affaires courantes, dont l'insuffisance, à notre époque, et dans les secteurs d'activité publique et privée, n'est plus à démontrer.

Survol rétrospectif

Les trente dernières années du XIXe siècle et jusqu'à 1918

Le Simplon

Les chemins de fer n'ont pas été dans de nombreux cas facteur de rapprochement, mais bien plutôt, un instrument nouveau et bienvenu au service des nationalismes des XIXe et XXe siècles ou [et] d'intérêts privés.

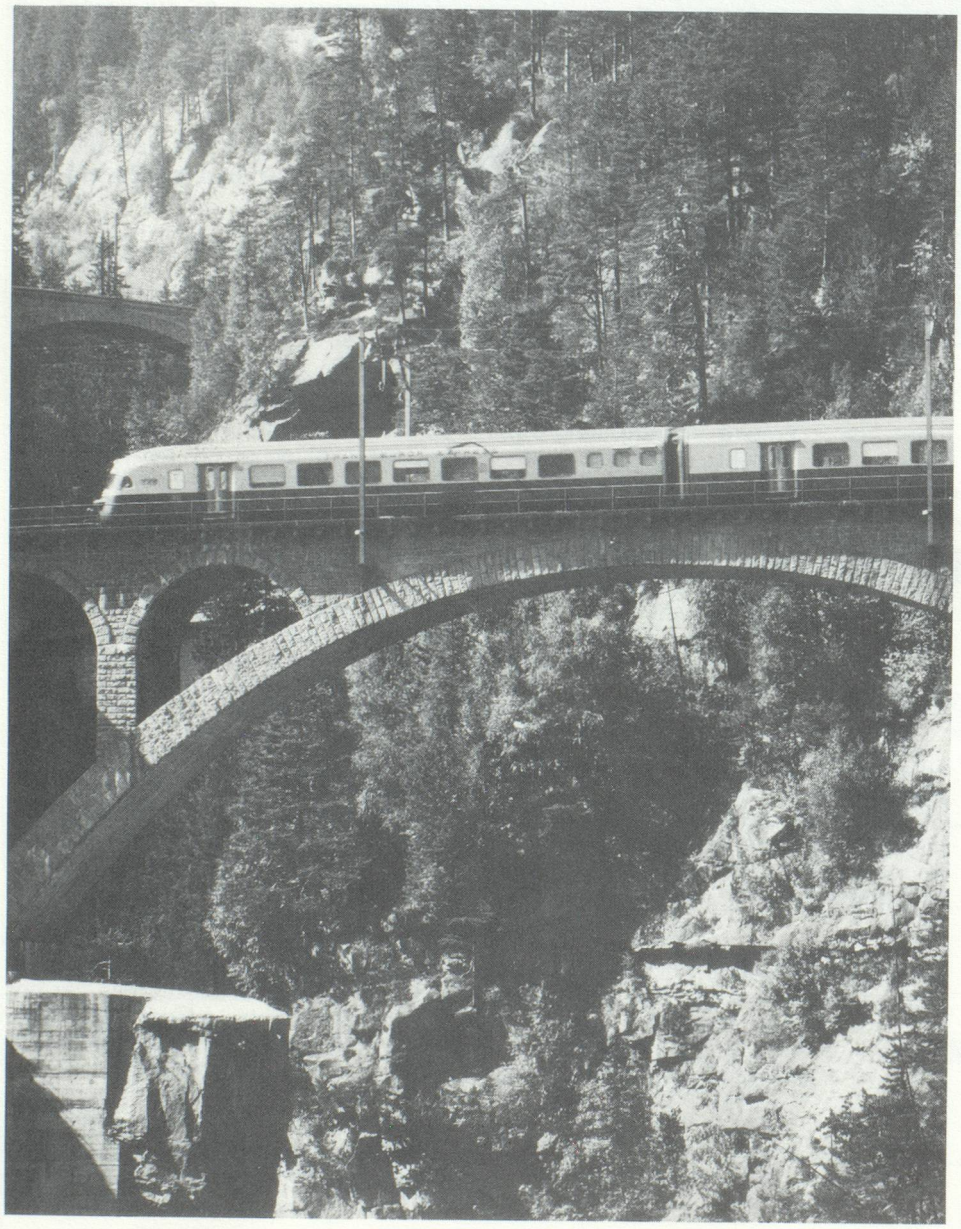
Il faut et il suffit de mentionner, à l'appui de cette observation, l'histoire mouvementée, riche en épisodes politico-économiques, du percement des Alpes en Suisse par le Simplon (*).

A l'origine, la France dispose de la seule ligne de transit de la Vallée du Rhône. Elle a acquis celle du Mont-Cenis, édifiée par le Royaume du Piémont, au lendemain de la réunion de la Savoie et de Nice à la France.

Elle s'abstint de subventionner la construction du Saint-Gotthard [1882], financièrement appuyée par l'Allemagne et l'Italie, tout en craignant l'extension de l'influence du nouvel Empire au centre de l'Europe.

Le lancement dans les années 1870 de l'idée d'une nouvelle transversale Nord-Sud par le Simplon, reliant les ports de la Manche à la Mer adriatique entraînant elle-même la jonction des lignes françaises et italiennes, suscita en France les mêmes réflexions contradictoires : d'une part, combattre l'influence allemande par le transit Nord-Sud du Gotthard, d'autre part, sauvegarder l'avenir du Mont-Cenis, qui venait d'être mis à l'exploitation.

(*) *Communication de Georg Kreis, Université de Bâle, au colloque « Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939 », intitulée « De la concurrence à la coopération : la France et le chemin de fer du Simplon avant 1914 », 1982, pages 37-48.*



Le TEE « TICINO » (ligne du Gotthard) sur le pont médian, long de 59 m, jeté à 70 m au-dessus de l'abîme.

Des hommes politiques éminents de la IIIe République naissante, tels Gambetta, Loubet et Caillaux croisèrent le fer à son sujet.

Tandis que le premier se déclarait partisan convaincu du Simplon (*), Émile Loubet le rejetait et proposait le passage par le Mont-Blanc.

Les divergences de vues de nature politique et économique, les intérêts opposés des Compagnies françaises de l'époque ne permirent à la France, ni de s'opposer finalement à la construction du Simplon, ni de participer à la convention, du 25 novembre 1855, italo-suisse, décidant l'exécution du projet.

Les lignes d'accès au Simplon [1880-1913]

Devenait d'une importance évidente avec le percement du Simplon le problème de ses lignes d'accès par le Jura français et suisse.

C'est ainsi que les projets de la Faucille et de Frasne-Vallorbe – la ligne du Franco-Suisse, Paris-Berne, via Dijon-Pontarlier étant en exploitation depuis 1860 – suscitèrent de nouvelles compétitions.

La ligne de Dôle-Belfort provoqua, à son tour, un intérêt en France permettant, parallèlement au Gotthard, l'ouverture d'un transit Nord-Sud avec la construction du Loetschberg, remédiant ainsi à la perte de l'Alsace au lendemain de la guerre 1870-1871.

A son tour, l'histoire des controverses internes provoquées par les problèmes posés en France et en Suisse, des joutes politiques et diplomatiques auxquelles ils donnèrent naissance, est illustrative des péripéties de concurrence et de coopération des rapports ferroviaires franco-suisses et suggestive pour l'état présent de situation et les perspectives de ces relations à l'avenir.

Des hommes d'État français de la IIIe République, tels Émile Loubet, Président de la République, Théophile Delcassé, Stephen Pichon, Louis Barthou, Joseph Caillaux, des diplomates tel Camille Barrère, ancien Ambassadeur de France en Suisse, devenu à la tête de la représentation diplomatique française à Rome le principal artisan du ralliement de l'Italie à la Triple Entente de 1914-1918, prirent une part active et décisive à la recherche, à la définition d'une position française finalement unique, basée sur des considérations stratégiques, politiques et économiques, et à sa défense dans les pourparlers qui s'ouvrirent dans les années 1880 et se prolongèrent jusqu'à la veille de la première guerre mondiale.

Du côté suisse, Charles Lardy, ministre plénipotentiaire à Paris, fût le représentant vigilant et actif des intérêts suisses. Le Conseil fédéral, à son tour, finit par dégager, en dépit d'intérêts régionaux opposés persistants et compte tenu de la récente unification des compagnies ferroviaires suisses par voie de rachat, une plate-forme de négociation cohérente.

Le Conseil fédéral trouve en son représentant à Paris, Charles Lardy, une aide précieuse. Notre ministre de Suisse, dès l'apparition de ces problèmes, reconnut leur importance, en acquit une connaissance approfondie, en particulier grâce aux rapports étroits qu'il entretenait avec les Autorités françaises.

Ce fut, sans doute, la décision de percer le tunnel du Loetschberg [1906-1913], l'esprit d'initiative audacieuse qui la caractérisait, qui obligea partenaires français et suisses à résoudre progressivement les divergences de vues et les conflits d'intérêts internes et finalement à se rencontrer à la table de négociations.

Ce ne fut pas sans peine, en raison des oppositions internes suisses. En effet, le financement du tunnel du Loetschberg et une notable partie de sa construction furent assurés par l'apport de capitaux et le concours d'entrepreneurs français.

La position finale des négociateurs français, qui contribua à l'accord intergouvernemental franco-suisse de 1909, consista d'une part, à abandonner virtuellement le tracé de la Faucille au profit de la construction du tunnel du Mont-d'Or – ligne directe Frasne-Vallorbe –, postulée par le Canton de Vaud et réclamée par les négociateurs suisses –, d'autre part à demander, en contre-partie, l'édification du tunnel de Moutier-Granges.

Cette solution, due principalement aux hommes d'État de la IIIe République, Joseph Caillaux et Louis Barthou, assurait, à la fois, à la France d'avant 1918, une répartition du trafic en territoire français entre les compagnies P.L.M. et de l'Est, une amélioration notable des conditions d'accès à la transversale du Loetschberg – parallèle au Saint-Gotthard par la ligne Belfort-Delle-Moutier-Granges et consentait à la Suisse un perfectionnement de l'accès à la ligne du Simplon (*).

Les accords ainsi conclus entre la France et la Suisse et leur exécution par le percement des deux tunnels en 1915 ont illustré au cours des négociations qui les précédèrent la divergence des intérêts en cause et révélèrent par leur conclusion une volonté de coopération, qui l'emporte finalement et qui se traduit par l'exécution de deux ouvrages, dont l'un construit en France – le Mont-d'Or – à la demande de la Suisse et l'autre en Suisse – Granges-Moutier – à la requête de la France.

La part qu'y ont joué plusieurs hommes d'États éminents de la IIIe République témoigne, il faut le souligner, de l'intérêt – positif ou négatif – que la France officielle – et non seulement les compagnies ferroviaires – n'a jamais cessé de porter au nœud de trafic européen, que la Suisse était en voie d'édifier à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle.

La phase contemporaine

De 1918 à 1945

Elle peut se caractériser sommairement de la sorte : Les traités de Paix de 1919-1920, notamment celui de Versailles entraînant le retour de l'Alsace et de la Lorraine à la France, a permis au réseau français d'accéder au Saint-Gotthard à nouveau, par Bâle et la ligne de la rive gauche du Rhin, en maintenant son ouverture sur le Loetschberg via Belfort – Delle – Moutier – Granges. Néanmoins, cette dernière pénétrante n'était plus appelée à jouer le rôle unique d'artère de transit Nord-Sud [Manche-Italie], que la France lui avait attribué en raison de la perte de l'Alsace et de la rive gauche du Rhin de 1871 à 1918.

D'autre part, les lignes Nord-Sud, via le Simplon et le Mont-Cenis, vécurent une époque de co-existence, marquée par des états de concurrence et de coopération dans la conception et la mise en œuvre des politiques d'exploitation.

Le déroulement des épisodes successifs de la guerre 1939-1945

(*) « On ne voulait pas comprendre l'intérêt de premier ordre qu'avait la France au Simplon, qui était une question européenne, l'équilibre fait au Gotthard et à l'influence allemande en Suisse » cité d'après Félix Bonjour, Conseiller national vaudois, dans son ouvrage « Le percement du Simplon [1906] », rappelé par Georg Kreis dans sa communication précitée.

(*) Louis Barthou résuma la position française à Charles Lardy dans les termes suivants : « Je désire la construction rapide du Frasne-Vallorbe ; la Faucille est déraisonnable et ne se fera pas ; elle est enterrée aujourd'hui et probablement pour toujours. D'autre part, il faut Moutier-Granges-Loetschberg aussi directe que possible, pour donner satisfaction à l'Est et attirer en France une partie du trafic qui passe actuellement par le Luxembourg et l'Alsace ». Rapport Lardy, du 14 avril 1908, Archives fédérales 1004, vol. 231, cité par Georg Kreis.

entraîna la stérilisation quasi complète des courants de trafic.

La seule pénétrante, en état d'exploitation électrique, mais exempte de trafic jusqu'en 1945, fût le Franco-Suisse [Dijon-Frasne-Pontarlier], le Mont-d'Or ayant été mis hors d'usage au cours des hostilités.

De 1945 à nos jours

Avec une volonté exemplaire, un esprit d'organisation, une discipline de travail remarquable, Autorités, administration ferroviaire française et direction générale de la S.N.C.F., s'attelèrent au travail de reconstruction du réseau français, usé, détruit ou spolié partiellement de son infrastructure par la Puissance occupante. Au nombre des artisans de cette renaissance du chemin de fer français, il faut mentionner Louis Armand, successivement directeur et président de la S.N.C.F.

Il a non seulement, en effet, animé la reconstruction du réseau, mais il lui a fait subir des changements importants et l'a fait accéder à des performances remarquables d'exploitation.

C'est ainsi que, partisan dès la première heure de son électrification, il l'a menée à bonne fin sur ses principales artères dans des conditions économiques et financières les plus difficiles.

Il s'est révélé dans le même temps non seulement un défenseur opiniâtre et motivé des intérêts français du rail, mais encore un des Européens de la première heure, voyant dans le chemin de fer un instrument obligé et efficace dans l'effort d'intégration du continent.

Il a exprimé sa volonté de réalisation, entre autre, dans la conduite de l'Union internationale des chemins de fer, le lancement des rames T.E.E., la création d'Eurofina [Bâle] par les sociétés nationales de chemins de fer européens, la naissance de la Conférence européenne de transports.

Il a été aussi le partenaire français, redoutable, mais toujours ouvert à toutes les solutions constructives sur les plans bilatéraux et multilatéraux.

Il l'a été, en particulier, à la tête de la S.N.C.F., dans les rapports avec nos sociétés ferroviaires, les C.F.F. et le B.L.S., avec nos Autorités lors des pourparlers bilatéraux et multilatéraux au sein de la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier [C.E.C.A.].

Le rétablissement d'une exploitation rationnelle des lignes d'accès françaises aux artères de transit suisses – Saint-Gotthard, Loetschberg et Simplon – par leur reconstruction, le rétablissement ou l'extension de la double voie et leur électrification fut le souci commun des chemins de fer français et suisses. Tandis que la ligne du Brenner et du Mont-Cenis étaient d'ores et déjà électrifiées, les voies d'accès françaises et allemandes aux tunnels du Simplon et du Loetschberg étaient encore exploitées à la vapeur.

Ce fut là le premier et l'un des plus importants problèmes que les réseaux français et suisses avaient à régler.

Dans le temps même – 1953-1954 – où les Autorités fédérales et les administrations ferroviaires suisses consentaient aux chemins de fer allemands un crédit permettant l'électrification de la ligne de la rive droite du Rhin – Bâle-Karlsruhe – , elles accueillaient la demande d'appui financier de la S.N.C.F. à l'électrification de la ligne de la rive gauche du Rhin – Bâle-Strasbourg.

Se fondant sur cette volonté de coopération dans le rétablissement et l'amélioration des conditions des accès aux lignes de transit suisses, les Autorités fédérales et les administrations ferroviaires suisses demandèrent, en guise de contre-prestation, le rétablissement du régime d'avant-guerre des tarifs directs pour le trafic marchandise France-Italie et l'électrification additionnelle des voies d'acheminement sur territoire français aux lignes du Simplon et du Loetschberg, soit Dijon-Frasne-Vallorbe/Pontarlier, en assurant par la voie d'un crédit de Frs 250 millions le financement de l'électrification simultanée des lignes Strasbourg-Bâle et Dijon-Vallorbe [y compris Frasne-Pontarlier].

La négociation, qui conduisit à cet accord, fit ressortir à nouveau les divergences de vues quant aux priorités à reconnaître aux réseaux d'accès aux lignes de transit. C'est, en effet, la ligne de Strasbourg, qui recueillit les préférences françaises, alors que la position suisse entendait sauvegarder les conditions d'acheminement sur l'ensemble des lignes d'accès à la Suisse.

Ce programme simultané d'électrification fut finalement agréé de part et d'autre et consacré par un accord inter-gouvernemental franco-suisse (*).

La volonté de coopération qui prévalut ainsi, trouva sa réalisation dans la construction du tunnel du Mont-d'Or et du tunnel de Moutier-Granges en 1915 (**).

Un autre épisode des relations ferroviaires franco-suisses s'est déroulé sur un plan multilatéral, celui de la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier [C.E.C.A. – Luxembourg].

Au lendemain de l'entrée en force de la **Communauté européenne du Charbon et de l'Acier** [18 avril 1951], les Autorités fédérales et les Compagnies suisses des chemins de fer – C.F.F. et B.L.S. – se préoccupèrent des conséquences qu'elle ne manquerait pas d'exercer sur le transport ferroviaire de charbon, d'acier et de ferraille empruntant les lignes du Saint-Gotthard et du Loetschberg.

En effet, l'article 70 du Traité instituant la Communauté et le § 110 des dispositions transitoires visaient les questions de transport et prévoyaient notamment la suppression de la rupture de taxation aux frontières nationales des États membres de la C.E.C.A. et l'introduction progressive d'un régime de tarif commun de transport, caractérisé par l'application de coefficients de dégressivité en fonction de la distance.

Du point de vue pratique et à l'époque, l'adoption par la Communauté de tels tarifs ne comportait pas de conséquences préjudiciables pour les transports en transit de la Suisse du fait que les tarifs qui leur étaient appliqués étaient inférieurs, en règle générale, aux taux de la Communauté.

Il n'en demeure pas moins qu'à défaut d'accord de la Communauté avec la Suisse, l'État tiers qu'elle était, aurait pu s'exposer à voir, un jour ou l'autre, son trafic de transit Nord-Sud menacé par la ligne française Nord-Sud, via Modane, rendue plus compétitive grâce à l'introduction du tarif direct de la Communauté et sans consultation de la Suisse ou de ses administrations ferroviaires.

En vue de sauvegarder, d'une manière générale, le volume de transit par la Suisse que lui valaient son importante capacité de transport et la qualité des services qu'elle offrait, vis-à-vis de dispositions tarifaires discriminatoires qu'adopteraient des administrations ferroviaires des États membres de la C.E.C.A. et de prévenir, en particulier, une concurrence dommageable entre ces réseaux de transit français et suisse, la Haute Autorité de la Communauté et les États membres, d'une part, et la Confédération suisse,

(*) Accord conclu entre la Confédération suisse et la République française relatif à l'électrification de certaines lignes de chemins de fer français accédant à la Suisse, du 15 mai 1954. Feuille fédérale, 1954 I. 973.

(**) En revanche, le raccordement à Genève de la gare Cornavin à celle des Eaux-Vives souvent évoquée, ne suscita guère d'intérêt. Au surplus, l'électrification de la ligne Belfort-Delle ne fut pas jugée d'une importance prioritaire.

d'autre part, convinrent après une année de pourparlers d'ordre technique et de négociations diplomatiques, d'adopter des tarifs directs pour le transit Nord-Sud [charbon et acier] par la Suisse grâce à l'intégration des tarifs fédéraux dans le régime tarifaire de la Communauté et en respectant les règles conventionnelles suisses de partage du trafic entre les lignes du Saint-Gotthard et du Loetschberg.

Les Parties contractantes établirent, au surplus, une procédure de consultation réciproque, fonctionnant, par exemple, dans l'éventualité où les Compagnies suisses décideraient une augmentation ou une réduction de taxes.

De leur côté, la Suisse et ses administrations ferroviaires sont en droit d'user de la même procédure de consultation dans le cas où les États membres décideraient de relever ou de réduire leurs tarifs C.E.C.A.

Cette procédure a pour but d'assurer un degré de stabilité favorisant les transports de charbon et d'acier et de prendre en considération les conditions de concurrence régissant l'utilisation des voies de transit Nord-Sud.

Ainsi, en dépit de sa non-appartenance à la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, la Suisse se fit reconnaître par la Communauté et ses États membres un traitement égal à celui dont jouissent les États membres dans leurs propres relations, aux termes même de l'Accord relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires pour le transport du charbon et de l'acier, de ses règlements annexes et des échanges de lettres, du 28 juillet 1956 (*).

La parité tarifaire, ainsi concédée, a stabilisé conventionnellement les conditions de concurrence régissant les lignes de transit suisses, plus particulièrement celle de Bâle-Loetschberg-Simplon, et française, de Modane (**).

Ainsi, à nouveau, la volonté de coopération l'a emporté sur le désir de recourir à des méthodes de concurrence, qui, du fait de manipulations tarifaires qu'elles auraient comportées, se seraient avérées finalement dommageables pour les deux réseaux de transit marchandises, français et suisse.

(*) Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant les accords conclus avec la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, du 9 octobre 1956. Feuille fédérale 1956, vol. II, page 377.

(**) Le même message déclare : « La question de l'octroi de la parité tarifaire intéresse la Suisse spécialement à l'égard de la ligne Bâle-Loetschberg-Simplon, qui bien plus que celle du Gotthard, est en concurrence sévère avec les chemins de fer français [ligne de Modane]. Feuille fédérale 1956, vol. II, page 380.

La suite de cet article sera publiée dans le n° 1/1984 de la « Revue Économique Franco-Suisse ».