Zeitschrift: Revue économique Suisse en France

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 77 (1997)

Heft: 2

Artikel: 1847-1997 : cent cinquante ans de chemins de fer en Suisse : souvenirs ou espoirs?

Autor: Benz, Gérard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-889301

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: 13.07.2025

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

1847 1997

Cent cinquante ans de chemins de fer en Suisse : souvenirs ou espoirs?

La remarquable densité ferroviaire, 3.600 km de voie normale, 1.390 km de voie étroite exploités par les CFF et de nombreuses compagnies privées, pourrait faire croire que la Suisse fut un pays pionnier en la matière. Rien n'est moins vrai !

© Foto-Service SBB

La Suisse faillit manquer son rendez-vous ferroviaire. Alors que 7.500 km de voie ferrée sillonnaient déjà les Etats-Unis, 3.600 km l'Angleterre, la Suisse voyait pénétrer sur son sol, en 1844, 1.800 mètres d'une ligne française aboutissant à Bâle. Trois ans plus tard naissait la première ligne suisse, 25 km, entre Zurich et la petite ville de Baden.

Et pourtant, l'histoire de la Suisse ne se comprend que par la problématique des axes qui la traversent. En 1291, l'alliance entre les trois premières communautés, à l'origine de la Confédération, découle directement de l'ouverture du col du St-Gothard. Jusqu'au XVIe siècle, la Suisse joue pleinement son rôle de plaque tournante des divers trafics reliant les grands centres européens. Avec la Renaissance s'amorce le déclin. La découverte du Nouveau Monde déplace les courants vers l'Atlantique, les passages alpins perdant de leur importance. Aux XVIIe et XVIIIe siècles, la multiplication des péages et des douanes, plus de 400 vers 1830, entraîne un contournement et une marginalisation du pays.

Les chemins de fer arrivaient à point nommé pour redynamiser ce rôle de transit. Intimement liés au nouvel Etat suisse, issu de la Constitution de 1848, ils en deviendront l'un des symboles, mais en subiront également de plein fouet les faiblesses et les contradictions. Elément centralisateur, ils seront pendant deux décennies le jouet des rivalités régionales et cantonales; mobilisateur d'énergie et de capitaux, ils auront besoin de l'intervention étrangère; flambeau d'un nouveau concept de traversée des Alpes dans une optique européenne, ils affronteront les appétits cantonaux divergents.

▶▶▶

Gérard Benz
Historien.

Un fédéralisme mal compris

En 1852, la première loi sur les chemins de fer laissait aux cantons le droit de les établir et de les exploiter. De plus, elle renonçait au principe d'un chemin de fer d'Etat. Les discussions avaient été âpres dans un pays qui, après une brève guerre civile, venait de vivre une profonde mutation, passant du statut de confédération à celui de fédération. Pour beaucoup, les chemins de fer allaient jouer un rôle centralisateur, augmentant démesurément la puissance du nouvel Etat. Ces craintes, étayées par les exemples étrangers, expliquent la victoire des fédéralistes et des tenants des chemins de fer privés, victoire qui allait ouvrir la voie à vingt ans d'anarchie. Aucun plan d'ensemble du réseau, aucune prise en compte des intérêts nationaux et des impératifs du transit international. La Suisse, certes, se couvrit peu à peu de voies ferrées, mais dans une atmosphère de rivalité cantonale. Ce contexte permit aux compagnies les plus puissantes d'imposer leurs vues. La crise financière était au bout du chemin, résultat d'une concurrence effrénée et d'une spéculation sans limites. Toutes les compagnies furent touchées.

Devant ce marasme, une nouvelle loi (1872) allait permettre à la Confédération d'intervenir pour organiser un réseau rationnel et cohérent.

Premier train des Chemins de Fer Suisses à Berne en 1902
© Foto-Service SBB

Longtemps à la traîne, la Suisse prenait de l'avance en nationalisant une partie de ses chemins de fer bien avant ses voisins.

Le front désuni des capitalistes suisses

Plusieurs historiens ont conclu un peu hâtivement que face au manque de capitaux domestiques, il fallut faire appel à des ressources étrangères. La vérité est plus nuancée ! L'intervention du capital français - les frères Pereire, le Comptoir d'Escompte, etc. - et de la Banque allemande s'explique par une attitude des banquiers suisses qui ne faisait qu'illustrer une opinion publique très réticente aux chemins de fer.

Les capitalistes suisses, dans cette première période, ne présenteront aucun front uni. Habitués à agir sur le plan local ou international, ils sont moins à l'aise au niveau national. En outre, ils hésitent à s'engager dans des affaires ferroviaires, non exemptes de risques. Cette réserve excessive va ouvrir la voie au capital étranger qui s'empare de la plaque tournante helvétique. Il intervient d'autant plus aisément que derrière les groupes financiers se profile l'ombre des Etats concernés, en l'occurence la France et l'Allemagne, tout heureuses de contrôler par le chemin de fer une zone hautement stratégique en cas de conflit. Progressivement, l'autonomie du pays sera menacée. En 1897, 95% des actions du Gothard, 60% de celles du Central, pour ne donner que deux exemples, étaient en mains étrangères. Il fallait réagir ! Le rachat, voté en 1898 par le peuple et les cantons, sera la solution à ce problème. Longtemps à la traîne, la Suisse prenait de l'avance en nationalisant une partie de ses chemins de fer bien avant ses voisins.

La traversée des Alpes : plus de 30 ans de discussions

Longtemps considérée comme impossible, la traversée ferroviaire des Alpes s'imposa progressivement. C'était la condition sine qua non pour que le réseau suisse se soude aux grandes lignes européennes.

Les discussions en cours depuis dix ou quinze ans donnent parfois le sentiment d'un retour à l'anarchie.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les plus grands obstacles ne furent pas d'ordre technique. Le développement des locomotives et les nouveaux moyens de percement des tunnels permettaient tous les espoirs. Les principales entraves vinrent de la désunion totale des Suisses, chacun voulant son tunnel et tout de suite. Du Splügen au St-Bernard, sans oublier la Faucille et le Mont-Blanc pour les Genevois, les projets se multiplièrent, les luttes devinrent acharnées. A cela s'ajoutaient les intrigues étrangères, les Etats voisins s'efforçant d'avancer leurs pions dans une Europe marquée par le jeu subtil des diverses alliances.

Finalement, avec l'aide de l'Allemagne et de l'Italie, le Gothard (1882) l'emporte non par consensus, mais par victoire des uns sur les autres. En 1906, le tunnel du Simplon ouvre un second axe. Il aura fallu plus de trente ans de discussions avant le premier coup de pioche. Destiné à relier à travers la Suisse une Italie et une France peu enclines à se rapprocher, il n'était défendu

que par une poignée de cantons romands. L'Italie finira par donner son accord, après l'intervention entre autre diplomatique de la compagnie du Jura Simplon auprès de Crispi. L'ouverture du Lötschberg (1913) et de la seconde galerie du Simplon (1921) complétera cet axe et marquera la fin de ces grandes réalisations.

► Les chemins de fer suisses au XXIe siècle. Un retour à l'anarchie ?

Il n'y aura de XXIe siècle pour les chemins de fer suisses qu'à la condition que trois grands projets se réalisent :

• Rail 2000, concept global s'efforçant de mieux desservir les divers centres, tout en augmentant les vitesses d'exploitation, sans pour autant atteindre le niveau d'un TGV.

• Le raccordement au réseau européen à grande vitesse, en mettant à profit les techniques pendulaires.

• Le percement de nouvelles transversales alpines, Gothard et Lötschberg, par la construction de tunnels de base.

Hélas, les discussions en cours depuis dix à quinze ans donnent parfois le sentiment d'un retour à l'anarchie du XIXe siècle. Les oppositions multiples, le rêve puéril du tout-voiture, les intérêts corporatifs, les choix divergents des régions et des partis, le lancinant problème du financement, font planer de sombres menaces. A cela s'ajoutent les joies de la démocratie directe étalant au grand jour ses incompétences dans un domaine aussi technique.

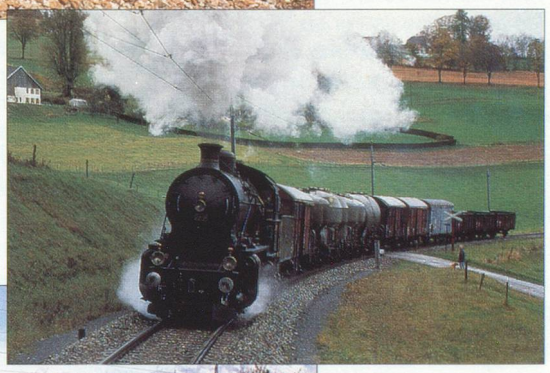
Elément centralisateur, les chemins de fer seront au XIXe siècle le jouet des rivalités régionales et cantonales.

Pour survivre, les chemins de fer suisses ont besoin de ces réalisations ainsi que d'un train de réformes, dans la ligne des directives de la CEMT et de l'Union européenne. ✚

De 1894 à 1997. De 40 à 200 km/h. De la vapeur à l'électronique.

L'historique, la C5/6
© Foto-Service SBB

La doyenne, la E 22, « Zephir »
© Foto-Service SBB



La Roter Pfeil
RAe 2/4
© Foto-Service SBB

La nouvelle génération.
L'InterCityExpress ICE.
© Foto-Service SBB