Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: La construction du trafic ferroviaire international du Gothard par les tarifs et ses conséquences : 1881-1886

Autor: Duc, Gérard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-871760

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: 16.07.2025

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

Gérard Duc

La construction du trafic ferroviaire international du Gothard par les tarifs et ses conséquences, 1881–1886

Lors de l'assemblée annuelle de la Société suisse d'utilité publique de 1841, le commerçant bâlois Leonhard Bernoulli-Bär, chargé d'établir un rapport sur les avantages de l'établissement de voies ferrées en Suisse, doute de la possibilité du pays à capter le trafic de transit entre le nord et le sud de l'Europe. Selon lui, cette incapacité résulte du prix du transport. Par voie d'eau, entre les ports méditerranéens (Venise ou Trieste) et Francfort ou Magdeburg en transitant par Hambourg ou les ports hollandais, le commerçant débourse la même somme que pour le trajet par les cols alpins entre la Méditerranée et Coire ou Lucerne, pourtant beaucoup plus court. Le Bâlois conclue en ces termes: «[…] en prenant pour base les frais de transport, Francfort et Magdeburg ne sont pas plus éloignés que Coire ou Lucerne des ports de mer de la Méditerranée, c'est-à-dire des villes d'entrepôts des produits du midi et du levant; d'après cela, la ligne de démarcation jusqu'à laquelle on peut transporter avec quelques avantages ses marchandises au travers de la Suisse, se trouve être seulement à moitié distance de Francfort à Lucerne, c'est-à-dire au milieu de la Souabe, et si même des chemins de fer venaient à travers la partie plate de la Suisse, et que de tels perfectionnements vinssent à se faire sur les routes d'Italie, les grands frais qu'il faudrait faire pour le passage des Alpes, empêcheront toujours que l'on puisse agrandir d'une manière sensible notre ligne de frontières dans la direction de Francfort.»[1]

Une quarantaine d'années plus tard, en 1882, les projections pessimistes de Bernoulli-Bär semblent appartenir au passé: les voies ferrées parcourent non seulement «la partie plate» du pays, mais la mise en exploitation de la ligne du Gothard cette année-là a également permis le «passage des Alpes».

Plus rien n'empêche désormais le réseau ferroviaire helvétique de se placer au centre du trafic de transit européen. Mais la réalité est plus complexe. Obéissant à une logique de concurrence, le trafic de transit marchandises emprunte prioritairement la route la moins chère et non la route la plus courte. L'axe international du Gothard a tout à craindre de son principal concurrent, le passage du Brenner,

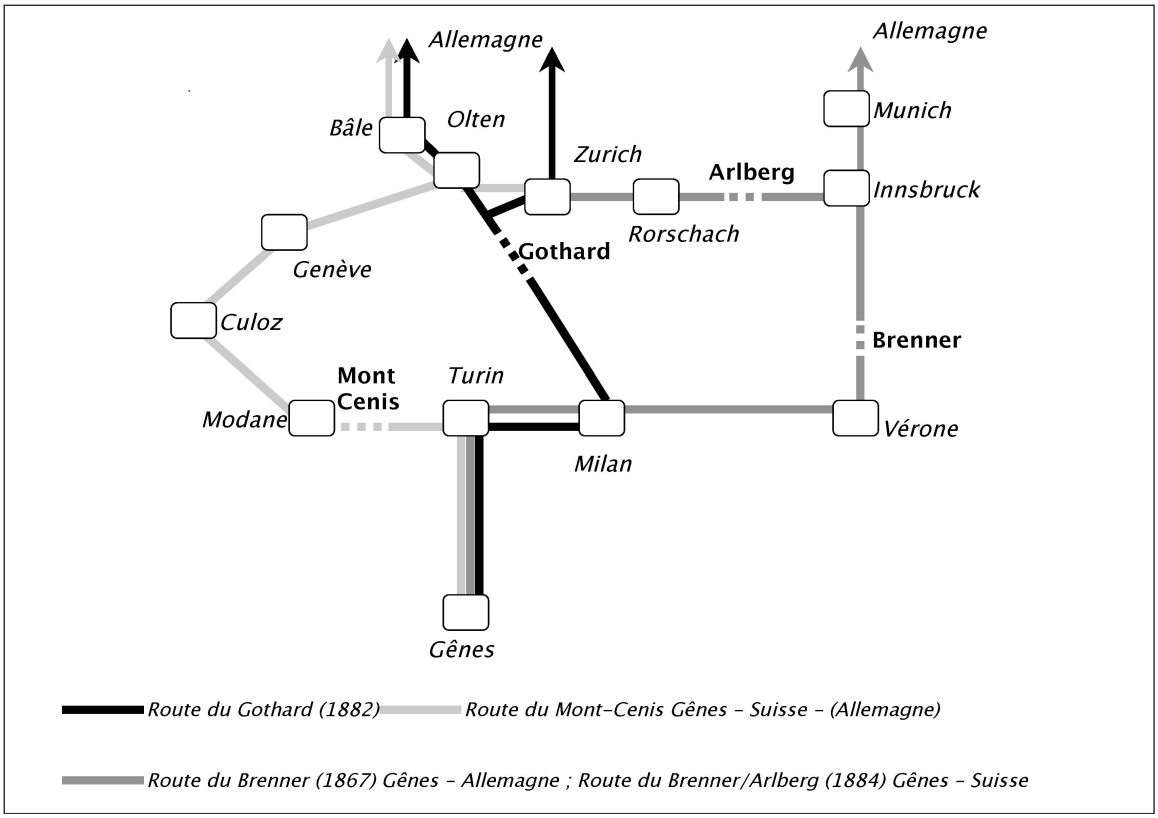

Fig. 1: *Routes ferroviaires transalpines (milieu des années 1880).*

ouvert en 1867 et reliant Munich et Innsbruck à Vérone (fig. 1). En 1882, le prix moyen du transport ferroviaire est évalué à 5,25 ct. par t et par km en Allemagne. Sur l'axe du Brenner, qui a adopté les taxes en vigueur sur les chemins de fer de Prusse, il est approximativement le même. Sur le réseau des grandes compagnies suisses, il s'élève encore à environ 9,7 ct.[2] Sans une égalisation des tarifs par le Gothard sur ceux pratiqués par le Brenner, l'axe helvétique ne sera pas en mesure de capter le trafic de transit. En ce sens, les observations de Bernoulli-Bär gardent, en 1882 encore, toute leur actualité.

Cette contribution propose d'étudier, dans un premier temps, les enjeux et le processus menant à la création des tarifs internationaux par le Gothard. Dans un deuxième temps, nous tenterons de cerner les conséquences de l'introduction de ces tarifs sur le système ferroviaire suisse.

La création des tarifs marchandises internationaux par le Gothard

La détermination du système tarifaire à adopter pour la ligne du Gothard et l'élaboration des taxes des tarifs sont, en théorie, du domaine exclusif du Gotthardbahn (GB), une société privée. En pratique, le GB doit tenir compte de deux éléments. Premièrement, la convention du Gothard, arrêtée en octobre 1869 par la Suisse, l'Italie, la Confédération de l'Allemagne du Nord et le Grand Duché de Bade, ratifiée en 1870 par la Suisse et l'Italie, en 1871 par l'Empire allemand, fixe les bases tarifaires de la future artère internationale dans deux articles. L'article 8 de la convention établit les maxima tarifaires autorisés. Pour la Grande Vitesse (GV), le plafond est fixé à 45 ct. par t et par km. Il est fixé à 5 ct. par t et par km pour les matières premières et à 14,5 ct. pour les autres marchandises. Pour les parties de la ligne offrant des pentes supérieures à 15‰, le GB pourra introduire des surtaxes. L'article 10 stipule que le GB doit étendre aux compagnies des Etats subventionnant – soit l'Empire allemand et l'Italie – tout avantage tarifaire octroyé à des chemins de fer d'Etats non subventionnant.[3]

Deuxièmement, le GB ne peut, à lui seul, orienter les capacités de l'axe nord-sud à capter le trafic. Dans l'élaboration de ses tarifs, la compagnie doit disposer non seulement de la collaboration du Nordostbahn (NOB) et du Centralbahn (SCB), les autres compagnies ferroviaires suisses exploitant les lignes d'accès dès la frontière germano-suisse jusqu'à la ligne d'accès au tunnel, mais également des compagnies ferroviaires germaniques. Entre juillet 1881 et mai 1885, des membres des directions du NOB, du SCB et du GB rencontrent à plusieurs reprises leurs homologues allemands, afin d'élaborer les tarifs pour le transit entre l'Allemagne et l'Italie par le Gothard.

Pour les compagnies suisses, ébranlées par une crise financière sans précédent entre 1875 et le début des années 1880,[4] la mise en service de l'axe du Gothard revêt une importance cruciale. L'axe nord-sud doit permettre d'augmenter le trafic marchandises empruntant le réseau helvétique et générer des recettes supplémentaires, susceptibles d'amortir les capitaux engagés dès les années 1870 dans la seconde phase d'extension du réseau ferré.[5] Du côté helvétique, la délégation qui participe à l'élaboration des tarifs internationaux par le Gothard est formée de Eugen Escher, W. Heusler et J. Zingg, respectivement présidents des directions du NOB, du SCB et du GB.[6] Les compagnies suisses sont avant tout attentives à la rentabilité des transports et définissent l'ampleur des taxes kilométriques à adopter à l'aune de la concurrence de la voie du Brenner. Là où la concurrence sera déterminante, des tarifs spéciaux pourront être établis. Suivant cette stratégie tarifaire, le Gothard – disposant d'avantages kilométriques importants pour de nombreuses destinations italiennes – n'accorderait pas de notables améliorations du prix du transport pour l'économie allemande.

Du côté de l'Empire allemand, l'axe du Gothard est également d'une importance considérable. Déterminant la capacité concurrentielle des produits germaniques sur les marchés lointains, le prix du transport, et en particulier les tarifs ferroviaires, figure parmi les éléments centraux d'une politique économique basée sur la conquête de débouchés à l'extérieur des frontières nationales. Pour l'industrie allemande, l'ouverture des lignes ferroviaires transalpines est l'occasion de gagner de nouveaux marchés, grâce non seulement à la diminution des distances, mais également par un processus d'abaissement naturel des tarifs ferroviaires induit par la mise en concurrence des différents axes nord-sud. Deux précédentes expériences en matière de tarifs ferroviaires, menées en particulier par les chemins de fer de Prusse, forment la base des négociations entreprises dès l'été 1881.

La première innovation tarifaire concerne les transports de charbon. A la fin des années 1840, afin de provoquer la substitution des charbons d'origine britannique par des charbons de Silésie sur les marchés du nord de l'Allemagne et en particulier sur le marché berlinois, les compagnies prussiennes introduisent un tarif à un Pfennig par t et par km (basé sur l'étalon Taler, soit 2,2 Pfennig, basé sur l'étalon Mark). Face au succès de cette politique, le système du tarif à un Pfennig connaît, jusqu'au premier conflit mondial, une extension géographique, englobant l'ensemble du territoire allemand, et une extension de son domaine d'application, puisque le transport d'un certain nombre de matières premières en bénéficie.[7]

La seconde expérience tarifaire est menée en Alsace et en Lorraine, dès l'intégration à l'Empire allemand des territoires enlevés à la France lors de la guerre de 1871. Désormais exploité par le Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen – structure issue du Reichseisenbahnamt – le réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine, en recourant à des abaissements tarifaires et en adoptant un système de tarifs au volume,[8] joue un rôle déterminant dans la réorientation de l'économie des nouveaux territoires de l'Empire.[9] En favorisant les transports en grande quantité de l'industrie lourde, la politique tarifaire des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine provoque un renforcement des exportations des anciennes régions françaises à destination des Etats de l'Empire allemand. Par ailleurs, le Reichseisenbahnamt parvient à provoquer l'adoption, en 1877, du système de tarifs au volume pour l'ensemble du trafic direct entre les compagnies allemandes.

Le système tarifaire adopté par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et le tarif à un Pfennig, en raison de leurs résultats concluants, sont les éléments incontournables d'une politique tarifaire conquérante. S'ils ont permis d'asseoir la domination des charbons allemands sur l'ensemble du marché intérieur, s'ils ont démontré leur capacité à faciliter l'ouverture de marché pour les produits industriels de l'Alsace et de la Lorraine dans tout l'Empire, nul doute qu'ils permettront également à la production germanique de conquérir le marché italien. Ces deux éléments sont appelés à former la base des négociations sur les tarifs de transit par le Gothard, ce

d'autant plus que la délégation allemande, largement dominée par les représentants de différentes directions régionales des chemins de fer de l'Etat de Prusse, est directement pilotée depuis Berlin. Breithaupt, directeur des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine à Strasbourg, assume le rôle de leader de la représentation germanique. Il agit sur instructions d'un proche collaborateur du chancelier Bismarck, Albert Maybach, directeur du Reichsamt für die Verwaltung der Reichseinsenbahnen in Elsass-Lothringen, ministre du commerce de l'Etat de Prusse et de facto ministre des chemins de fer.[10]

Le 13 juillet 1881, les directeurs du NOB, du SCB et du GB rencontrent, pour la première fois, la délégation allemande à Wiesbaden. Retransmises par Breithaupt, les exigences émises par Maybach sont claires, basées sur les expériences tarifaires menées par les chemins de fer de Prusse: adoption du système tarifaire au volume par les compagnies suisses pour le trafic de transit entre l'Allemagne et l'Italie; abaissement des taxes kilométriques par rapport à celles contenues dans la convention du Gothard: «[…] die deutschen Verwaltungen glauben darauf hinweisen zu sollen, dass diese eminent hohen Einheitstaxen zur Einrechnung in einem direkten Tarif ungeeignet seien […].»[11]

Comme pour l'axe du Brenner, les compagnies allemandes sont favorables à une adoption des barèmes prussiens (tab. 1) sur l'ensemble du parcours suisse. Concernant les transports de charbons, le représentant de la direction des chemins de fer de l'Etat de Prusse à Cologne insiste pour que les compagnies suisses adoptent le tarif à un Pfennig (2,75 ct. par t et par km), afin de permettre aux charbons allemands de remplacer les importations britanniques sur les marchés de la Péninsule.[12] Au demeurant, tout le processus de négociation consiste à régler les rapports de concurrence entre la voie du Brenner et celle du Gothard, cela en accord avec les chemins de fer de l'Etat de Bavière, disposant des voies d'accès allemandes en direction de l'axe autrichien. Sur l'ensemble du territoire de l'Empire allemand, la ligne de démarcation entre les deux axes est fixée en calculant la distance de la route la plus courte entre les principales stations allemandes et italiennes. L'axe qui offre un avantage de distance supérieur à 20% par rapport à son concurrent détermine le tarif qui sera adopté par la ligne la plus longue: la concurrence est ainsi annihilée et chacune des deux routes obtient le trafic d'une partie du territoire allemand. Pour toutes les stations allemandes pour lesquelles l'avantage de distance par l'un des deux axes est inférieur à 20% la concurrence demeure. Le but est que la route proposant les tarifs les plus élevés les diminue jusqu'à les égaliser sur ceux en vigueur sur la route la plus avantageuse, afin de ne pas voir le trafic de cette zone lui échapper totalement. Pour les compagnies allemandes, il est clair qu'au sein de cette zone, les deux routes doivent offrir des tarifs similaires. La cartographie des zones de trafic, basée sur la table des distances établies par les compagnies allemandes, est théorique mais doit servir de base à la fixation des tarifs.

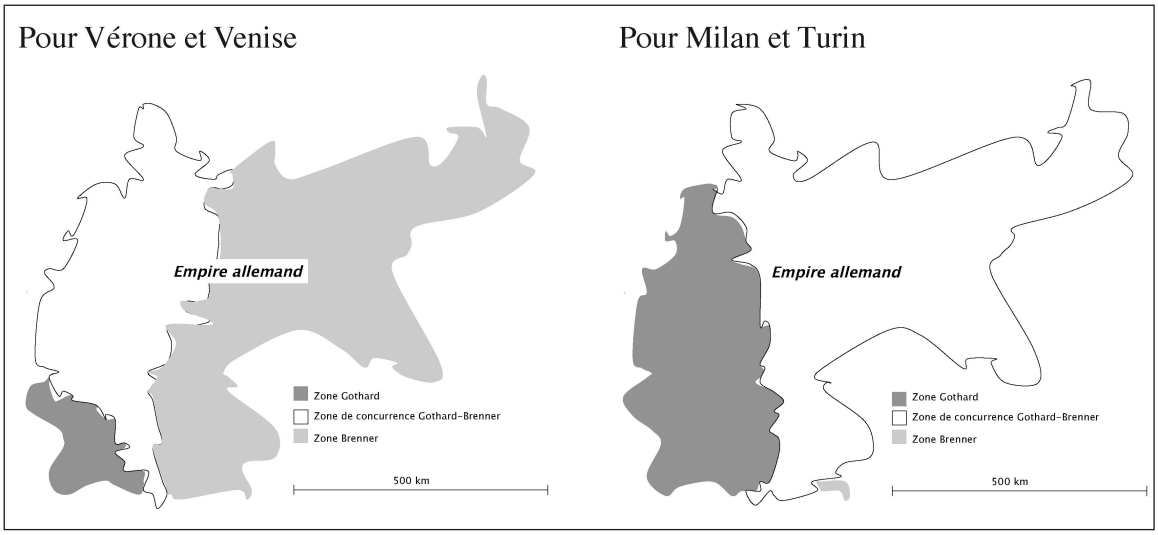

Fig. 2: *Zones des avantages Gothard/Brenner pour le territoire de l'Empire allemand.*

Les comparaisons de distances (fig. 2) placent une très grande partie du territoire allemand au sein de la zone ayant des avantages kilométriques par le Gothard. Pour toute cette zone, les compagnies allemandes revendiquent des avantages en termes de coûts de transport par rapport à la voie du Brenner ou une égalisation en ce qui concerne la zone commune. Dès la deuxième conférence d'octobre 1881, les compagnies suisses, partie prenante aux négociations, annoncent qu'elles adoptent le système tarifaire au volume – aussi bien pour les trafics de transit que pour les trafics internes – et qu'elles acceptent le principe d'une taxe kilométrique de 3 ct. par t pour les transports de charbon.[13] En échange, elles escomptent obtenir une latitude plus grande au niveau de la fixation des taxes kilométriques pour les autres transports. Or, cela suppose que les compagnies allemandes acceptent de compenser, par des abaissements tarifaires sur leur propre réseau, les tarifs élevés adoptés par les compagnies suisses. Cela afin de maintenir la capacité concurrentielle du Gothard face au Brenner.

Les compagnies suisses devront déchanter. La pression des compagnies allemandes et la menace du Brenner les contraignent à accorder, lors des conférences suivantes, des abaissements successifs de leurs taxes kilométriques pour le trafic de transit par le Gothard. Au final, en mai 1885, elles ont adopté des diminutions allant de 50% pour les classes de tarifs les plus basses, à 20% pour la GV par rapport à leurs exigences initiales formulées en mars 1882 (tab. 1). Si le GB, le NOB, le SCB, ainsi que les Vereinigten Schweizerbahnen et le Jura–Berne–Lucerne, adoptent le système tarifaire au volume, la compagnie de la Suisse-Occidentale–Simplon (SOS) maintient dans un premier temps l'ancien système tarifaire. Plus à même de se combiner avec le système tarifaire en vigueur sur les compagnies françaises, la SOS tente ainsi de

Tab. 1: *Comparaison des taxes kilométriques*

Classes de tarifs (ct. par t et par km)		1	2	3	4	5	6	7	8
a	Taxes des chemins de fer d'Etat de Prusse (juillet 1881)	27,3	13,7	8,3	7,5	6,2	5,6	4,3	2,75
b	Taxes proposées initialement par les compagnies suisses (mars 1882)	33,3	17,9	14,2	12,2	11,1	10,1	8,1	6
c	Taxes de transit Gothard, réseau suisse (mai 1885)	27,2	13,6	8,3	7,4	6,2	5,6	4,3	3
d	Taxes internes, NOB	34	17	13,5	12,5	9,5	8	7	4,2
e	Taxes internes, autres compagnies suisses	34	17	13,5	13,5	11,1	9,5	8	5

Notes: 1. GV; 2. Expéditions partielles (<5 t); 3. Classe générale de wagons complets A (5 t); 4. Classe générale de wagons complets B (10 t); 5. Tarif spécial I a (5 t); 6. Tarif spécial I b (10 t); 7. Tarif spécial II b (10 t); 8. Tarif spécial III b (10 t).
Sources: a) ACFF, Neue preussische Grundtaxen, Wiesbaden, 13. Juli 1881; b) ACFF, Deutsch-italienischer Güterverkehr. Konferenzprotokoll. Konferenz von Neustadt a. d. Haardt, 20.–21. März 1882, p. 13; c) ACFF, Transit-Taxen der schweizerischen Bahnen für den deutsch-italienischen Güterverkehr (Protokoll der am 11. und 12. Mai 1885 in Lugano abgehaltenen Konferenz betreffend die Neuausgabe der deutsch-italienischen und schweiz.-italienischen Gütertarife via Gothard); d) «Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses du 25 mars 1897», *FF* 1897, I, p. 701.

mettre sur pied un couloir de transit sud-ouest – nord-est, susceptible de concurrencer le Gothard. En 1886, elle adopte toutefois le système tarifaire au volume, sa stratégie de concurrencer l'axe du Gothard ayant, à cette date, échoué.

Conséquences des politiques tarifaires visant à capter le trafic de transit

L'adoption du système tarifaire au volume et l'abaissement successif des taxes kilométriques ne sont pas sans conséquences pour les compagnies suisses. A long terme, ces éléments exercent également une influence sur l'organisation de tout le système ferroviaire helvétique.

En premier lieu, les taxes les plus basses se rapprochent du coût de revient du transport. Difficile à évaluer avec précision, les compagnies suisses l'estiment, à la fin des années 1870, à environ 3,1 ct. par t et par km.[14] Les taxes kilométriques adoptées pour les charbons allemands à destination de l'Italie – de l'ordre de 3 ct. – empêchent ce type de transport de devenir rentable pour le GB.[15] Cet élément ne freine nullement les compagnies suisses qui introduisent, dès le 14 avril 1884 et sur pression des houillères de la Ruhr, le tarif à un Pfennig (2,75 ct. par t et par km) pour les transports de charbon en transit.[16]

En deuxième lieu, les abaissements tarifaires accordés par les compagnies suisses n'entraînent qu'une croissance modérée du trafic de transit empruntant le Gothard. En 1883 – première année d'exploitation continue – plus de 464'000 t de marchandises empruntent la ligne contre un peu moins de 80'000 t au début des années 1880. Le transport de marchandises grimpe à plus de 800'000 t en 1893 pour franchir la barre du million au tournant du siècle.[17] Mais il s'agit là du tonnage total empruntant la ligne du GB. Le trafic de transit croît de façon beaucoup plus modérée: s'il s'élève à 236'000 t en 1883, soit un peu plus de 50% du trafic total de la ligne, il ne grimpe qu'à 261'000 t en 1893, soit environ 30% des transports.[18] On n'atteint pas les projections qui estimaient que, dès l'ouverture du tunnel, 60% du trafic seraient à mettre sur le compte du trafic de transit.[19]

En ce qui concerne les transports de charbon, l'adoption du tarif à un Pfennig n'est pas suffisante pour permettre à la production allemande de s'imposer sur le marché italien. Pour ces produits pondéreux de peu de valeur, le prix du fret maritime depuis l'Angleterre demeure souple et avantageux.[20]

Cependant, relativiser la croissance du trafic de transit par le Gothard ne doit pas nous conduire à minimiser le rôle fondamental qu'occupe l'axe helvétique dans les relations économiques entre le nord et le sud de l'Europe. Cette importance est évidente lorsque l'on compare le trafic de transit du Gothard avec celui empruntant l'axe du Brenner. Il est indéniable que l'ouverture de l'axe du Gothard entraîne une réorientation du trafic nord-sud. A la fin des années 1880, le tonnage transitant par le Gothard est plus de trois fois supérieur à celui empruntant l'axe concurrent du Brenner[21]: sans les abaissements tarifaires successifs consentis pour le trafic de transit par les compagnies helvétiques durant les négociations de 1881 à 1885, l'axe du Gothard n'aurait pu monopoliser ainsi la plus forte proportion du trafic nord-sud.

En troisième lieu, la politique tarifaire adoptée dès l'ouverture du tunnel du Gothard suscite une tension grandissante entre une grande partie des secteurs de l'économie helvétique et les compagnies ferroviaires privées. Les frictions ont premièrement pour origine le remplacement d'un système tarifaire basé en grande partie sur la valeur de la marchandise et favorisant les expéditions en petites quantités, par un système au volume, pensé pour les transports en grandes quantités. Or, la question se pose de savoir si un tel système est adapté à la situation commerciale helvétique,

caractérisée par l'absence de très grands centres industriels sur le modèle allemand. A la fin des années 1870, entre 20 et 25% du total des transports du SCB et du NOB se faisaient aux classes de tarifs des expéditions partielles (<5 t), contre à peine plus de 4% des transports des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.[22] La modification du système tarifaire helvétique entraîne des renchérissements pour certains types de transports en petites quantités de l'ordre de 30% entre Genève et Berne, de 24% entre Genève et Bâle et de 20% entre Genève et Zurich.[23]
Le second motif de mécontentement provient des taxes très basses du trafic de transit, dont le bénéfice n'est pas étendu aux trafics internes ou d'exportation (tab. 1). Au milieu des années 1880, dans un contexte commercial marqué par le retour des politiques protectionnistes en Europe, les taxes auxquelles sont soumis les produits industriels allemands pour gagner le marché italien par le Gothard sont interprétées, par de larges pans de l'économie helvétique, comme une inadmissible faveur accordée à la concurrence. L'exemple du secteur des machines illustre cette situation. Une fabrique de Zurich, distante de 330 km de Chiasso, paie environ 26 fr. pour une expédition d'une tonne par le Gothard. La taxe kilométrique est de 7,8 ct. par t. Une fabrique de Dortmund exportant le même type de produits paie, jusqu'à Chiasso, environ 42 fr., soit 4,3 ct. par t et par km.[24] Une augmentation de distance de près de 200% entraîne ainsi une augmentation du prix du transport de moins de 65%. L'avantage de distance dont dispose l'industrie helvétique pour gagner les marchés transalpins demeure, mais tend à s'effriter en raison des taxes introduites par les compagnies helvétiques pour le trafic de transit par le Gothard.

Conclusion

Il serait faux de supposer, en prenant en considération la seule variable de la distance, que le trafic ferroviaire de transit entre le nord et le sud de l'Europe est acquis à l'axe du Gothard. Le prix du transport détermine, dans une certaine mesure, l'aptitude d'un axe à capter le trafic marchandises. Lors des négociations tarifaires entre compagnies ferroviaires suisses et allemandes, les premières, jouant sur les avantages de distance de la voie du Gothard, espèrent maintenir des taxes kilométriques élevées, en tablant sur une égalisation du prix total du transport sur celui pratiqué par la route plus longue du Brenner. La conception des compagnies allemandes est tout autre. Axant leurs exigences sur leurs expériences tarifaires antérieures – système tarifaire au volume et tarif à un Pfennig – elles attendent du Gothard qu'il participe à l'expansion économique de l'Empire. La régulation du trafic entre les axes du Gothard et du Brenner, définie par les compagnies allemandes, n'est que théorique: à tout moment la barrière des 20% de distance supplémentaire, qui garantit à la route la plus courte la fixation des tarifs, peut être franchie. Les compagnies helvétiques, qui

sortent d'une crise financière sans précédent, ne peuvent prendre le risque de voir le trafic entre l'Allemagne et l'Italie éviter leur réseau. Très rapidement, elles adoptent le système tarifaire au volume, en vigueur sur le réseau allemand. L'abaissement des taxes kilométriques pour le trafic de transit prend plus de temps à se concrétiser. En mai 1885, celles-ci sont pourtant similaires à celles en vigueur sur les chemins de fer d'Etat de Prusse.

Si ces abaissements tarifaires ont participé à asseoir le trafic de transit sur l'axe du Gothard, ils ont eu d'autres conséquences. La coexistence, au sein d'un même système tarifaire, de taxes distinctes selon qu'il s'agisse du trafic de transit ou du trafic interne, aiguise le ressentiment de larges pans de l'économie nationale. Ces tensions annoncent la réorganisation du système ferroviaire helvétique, qui interviendra une quinzaine d'années plus tard avec l'étatisation des compagnies privées. Entretemps, toutes les interventions législatives auront buté sur le droit des compagnies à orienter librement leur politique tarifaire, dans les limites très larges fixées par les concessions ferroviaires.

Notes

1 Bernoulli-Bär Leonhard, «Rapport sur la question industrielle suivante: Quels avantages l'établissement des chemins de fer en Suisse peut-il présenter pour l'industrie et pour le commerce en général? Quelle influence pourra-t-il exercer sur les mœurs et la moralité? Comment conserver celles de nos mœurs qui méritent de l'être?», *Acte de la Société suisse d'utilité publique,* Lausanne 1842, p. 181.

2 Pour l'Allemagne, Fremdling Rainer, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachsum 1840–1879,* Dortmund 1975, p. 18. Pour la Suisse, estimation basée sur la recette par tonne kilométrique du Nordostbahn, Schweizerische Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Suisse-Occidentale–Simplon et Jura–Berne–Lucerne publiée dans *Statistique des chemins de fer suisses,* Berne 1883. Pour le taux de change, 1 Mark = 1.25 fr.

3 Cf. «Traité entre la Suisse et l'Italie concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par le St-Gothard du 15 octobre 1869», *Feuille fédérale suisse* 1870, II, p. 985 ss.

4 Sur la crise, cf. notamment: Bouvier Jean, «La grande crise des compagnies ferroviaires suisses: les groupes bancaires et la lutte pour le trafic transalpin (1875–1882)», *Annales ESC* 4 (1956), p. 458–480; Strebel Heinrich, *Die Diskussion um den Rückkauf der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund 1852–1898,* Zurich 1980, p. 55–68.

5 Entre 1870 et 1880, le réseau ferré suisse passe de 1420 à 2439 km. Cf. Bergier Jean-François, *Histoire économique de la Suisse,* Lausanne 1984, p. 287 s.

6 Les protocoles des conférences ont été en partie conservés aux Archives des CFF (désormais ACFF), principalement sous la cote VGB_GB_SBBGB03_ 092_01. Notre analyse est basée sur la consultation de cette source, dont nous ne répéterons dorénavant pas, pour des raisons de commodité, la cote entière.

7 Cf. Fremdling Rainer, «Britische und deutsche Kohle auf norddeutsche Märkten 1850–1913», in: *Regionen im historischen Vergleich. Studien zu Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert,* Opladen 1989, p. 9–54; Henderson W. O., *The State and the Industrial Revolution in Prussia, 1740–1870,* Liverpool 1967, p. 182 ss.

8 Pour un résumé sur les différents systèmes tarifaires, cf. Duc Gérard, «Les tarifs marchandises des compagnies ferroviaires suisses (1850–1900). Exemple de régulation d'un service», *Les services – essor et transformation du secteur tertiaire (15e–20e siècles),* Zurich 2007, p. 162–164.

9 Cf. Ziegler Dieter, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich,* Stuttgart 1996, p. 237 ss.
10 *Ibid.,* p. 193.
11 ACFF, «Deutsch-italienischer Verkehr. Güterverkehr mit der Gotthardbahn bezw. Italien. Conferenzprotokoll. Wiesbaden, 13. Juli 1881», p. 9.
12 *Ibid.,* p. 13.
13 ACFF, «Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Brenner und Gotthard. Conferenz-Protokoll. Luzern, 18.–19. Oktober 1881», p. 2 s.
14 *Procès-verbaux de l'Union commerciale des Administrations de chemins de fer suisses* 1, Berne 1885, p. 52.
15 *Neue Zürcher Zeitung,* 2. 3. 1883.
16 ACFF, «Deutsch-Italienischer Verband. Konferenz-Protokoll. Locarno, 2.–4. April 1883»; Adolph E., *Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik,* Berlin 1927, p. 222.
17 *Statistique des chemins de fer suisses,* Berne 1880–1899; Burkhardt Peter, *Der schweizerische Gütertransitverkehr. Eine Untersuchung über die Bedeutung des schweizerischen Eisenbahn- und Strassennetzes für den europäischen Güterverkehr,* Winterthour 1960, p. 12.
18 *Ibid.*
19 Tissot Laurent, «Les traversées ferroviaires alpines suisses et leur rôle sur l'économie européenne (1880–1939)», *Histoire, Economie et Société* 1 (1992), p. 94.
20 *Ibid.,* p. 96.
21 Burkhardt (cf. note 17), p. 7.
22 *Landbote,* 8. 5. 1884.
23 Calcul établi d'après Archives fédérales, E 53, 1883/1884, vol. 259, Association industrielle et commerciale genevoise, Rapport sur la question des tarifs de transport pour marchandises présenté par MM. Challet-Venel et Ch. Fischer à la Chambre de Commerce de Genève, 6. 10. 1883.
24 Calcul établi d'après *Das Gütertarifwesen der schweiz. Eisenbahnen. Bericht des Vorortes Zürich des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins über die von ihm veranstaltete Untersuchung,* Zurich 1884, p. 36.