Le chemin de fer, locomotive de l'ère industrielle

Autor(en): **Schneider, Boris**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 102

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847830

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 chemin de fer, locomotive de l'ère industrielle

Lancé en 1847 par l'inauguration du «Spanischbrötlibahn», le rail fut dans le jeune État fédéral le moteur d'une véritable «mondialisation».

Boris Schneider

Le chemin de fer est l'aboutissement de différentes idées. Dès le XVIe siècle, les mines d'Allemagne et de Grande-Bretagne utilisaient des petites voitures roulant sur des rails de bois et tirées par des hommes ou des animaux. Après que James Watt eut inventé la machine à vapeur en 1765, le Français Nicolas Cugnot la monta sur un chariot à trois roues en 1769, donnant ainsi naissance à la voiture automobile à vapeur. Et en 1784, William Murdock installa le tout – du moins en modèle réduit – sur des rails métalliques. Le chemin de fer était né. La date généralement convenue est le 27 juin 1825, lorsqu'un véritable train de voyageurs circula pour la première fois en Grande-Bretagne, sur la ligne de Stockton à Darlington. En Allemagne, le premier train destiné au transport public fut mis en service en 1835, en France en 1837. En Suisse, il faudra attendre 1847.

De la diligence au rail

Avant la naissance du chemin de fer, il y avait des diligences et des charrettes qui circulaient sur les routes construites dans toute la Suisse après 1815, et des bateaux à vapeur qui naviguaient sur les lacs. Le nouveau moyen de transport dépassait cependant tout ce qui existait jusqu'alors. Il était très coûteux à la réalisation, mais permettait une réduction importante du prix des transports et un gain de vitesse considérable. Dans les journaux suisses, on pouvait lire à l'époque des articles enthousiastes sur les merveilles de la technique et de la «mondialisation» de l'économie. Les aubergistes voyaient défiler des légions de touristes, les fabricants pouvaient vendre leurs étoffes encore plus rapidement et dans le monde entier. Par contre, les paysans et les artisans redoutaient la concurrence des pays étrangers, qui produisaient à meilleur marché. Mais il n'y avait qu'une alternative : l'industrialisation par la construction ferroviaire ou l'émigration de la population en surnombre.

La construction d'un chemin de fer représentait un investissement très important. Pour que les compagnies ferroviaires puissent prospérer, il fallait donc qu'une ligne existante ne soit pas concurrencée par d'autres voies ferrées. Ainsi, le chemin de fer regroupa le trafic entre les grands centres. Vers 1900, les zones périphériques essayèrent de participer au trafic par le biais des tramways. Mais il fallut attendre 1950 pour que les véhicules à moteur permettent de désenclaver ces régions à moindre coût.

En janvier 1836, une centaine de Saint-Gallois se réunirent à Rheineck pour exiger notamment la construction d'une ligne de chemin de fer le long de la vallée saint-galloise du Rhin en direction de Coire et des Alpes. Deux mois plus tard, c'était le tour de la Chambre de commerce de Zurich. La ligne prévue, qui devait relier Zurich à Bâle en longeant la Limmat, l'Aare et le Rhin, ne présentait aucun problème technique, mais plutôt politique car les deux Bâle y étaient opposées. Faute de capitaux suffisants, ce n'est qu'en 1847 que sera construit le tronçon Zurich/Baden – le Spanischbrötlibahn –, ligne qui devait passer par Waldshut pour être ensuite raccordée aux chemins de fer badois. Pendant les sept années qui suivirent, cette ligne resta la seule de tout le territoire suisse (à l'exception de la ligne entre l'Alsace et Bâle). À titre de comparaison : en 1850, la Grande-Bretagne disposait d'un réseau ferroviaire de 10 500 km, l'Allemagne de 5 850 km, la France de 3 000 km, l'Autriche-Hongrie de 1 580 km, et l'Italie de 620 km.

Le relais aux cantons

À sa création en 1848, l'État Fédéral prit en charge les postes cantonales, de sorte que les diligences fédérales roulaient sur les routes cantonales. Et qu'en était-il des chemins de fer ? Le Conseil Fédéral fit appel à deux experts britanniques, Stephenson (le fils de l'inventeur de la locomotive) et Swinburne, pour concevoir le futur réseau ferroviaire suisse. Comme la Suisse disposait de très bonnes routes, les deux Anglais se contentèrent de prévoir une seule ligne est-ouest. Pour des raisons de coûts de construction et d'exploitation, elle devait être posée le long des lacs et cours d'eau, évitant ainsi les fortes pentes. C'est ce qui expliquait l'absence de raccordement ferroviaire pour des villes de montagne telles que Fribourg et Saint-Gall. Berne, ville fédérale, n'obtint qu'une antenne à partir de la jonction de Lyss. La Confédération disposant de moyens financiers limités, le Parlement décida en 1852 – principalement à l'initiative d'Alfred Escher – de confier la construction de chemins de fer aux cantons, qui cédèrent eux-mêmes leurs concessions à des sociétés privées. Cela donna le feu vert à de nombreuses initiatives privées et régionales. Dans un laps de temps deux fois plus court, on construisit le double de tronçons prévus selon le plan de 1852. Pas moins de onze compagnies ferroviaires furent créées en Suisse, jusqu'à la fin de 1853. Notamment en Suisse romande et en Suisse orientale, de grandes pertes financières furent enregistrées non seulement a cause d'aventuriers et de spéculateurs de toutes sortes, mais aussi en raison des coûts élevés liés à la topographie de ces régions.

Une ligne traversant le Lukmanier figurait déjà sur le plan des CFF de 1852. Mais pendant longtemps personne n'osa se lancer dans pareille entreprise. Les Autrichiens prouvèrent que les liaisons alpines étaient possibles en construisant un tronçon à travers le Semmering entre 1848 et 1854, ainsi que la ligne du Brenner entre 1864 et 1867. En France, le percement du tunnel du Mont-Cenis fut entamé en 1857. La Suisse courait donc le risque d'être contournée. Ce n'était pas les projets qui manquaient, mais il était évident que la Suisse ne pouvait financer qu'une seule ligne à travers les Alpes. Celle-ci ne pouvait comporter qu'un seul grand tunnel alpin, et ses deux rampes d'accès devaient être situées sur le territoire suisse. Des conditions qui excluaient le Splügen, mais pas le San Bernardino, le Greina, le Lukmanier ou le Gothard. Les projets à deux tunnels – Wildstrubel, Lötschberg, Grimsel et Simplon – étaient trop coûteux. Quant au Grand-Saint-Bernard et au Septimer, ils étaient jugés trop à l'écart. Le choix du Saint-Gothard a surtout été – grâce à l'initiative d'Alfred Escher – la décision des pays voisins, car cette ligne assurait la liaison la plus courte entre la Rhénanie et l'Italie du Nord.

Les CFF, première nationalisée

La ligne du Saint-Gothard fut construite pendant les années 1870. Bon nombre de régions essayèrent d'être rattachées à cette ligne importante. Comme en 1852, la question se posa à nouveau de savoir si les chemins de fer n'étaient pas un service public au même titre que les écoles, les hôpitaux, les routes ou la police, et s'ils ne devaient donc pas être financés par l'État. Le mouvement démocratique, qui jouissait d'une position particulièrement forte dans le canton de Zurich, était d'avis que les communes et cantons intéressés par une ligne de chemin de fer devaient en financer la construction et l'exploitation. Et c'est ce qui se produisit dans le cas de la «ligne nationale», qui reliait le lac de Constance à Zofingue en passant par Winterthour, Baden et Lenzbourg, mais fit faillite assez rapidement. Cet échec ébranla la confiance dans les capacités économiques des hommes politiques concernés.

Entre-temps, l'idée d'une compagnie ferroviaire privée faisait son chemin et allait se concrétiser à partir de 1869 et avec la construction de la ligne du Gothard. Sur les 187 millions de francs engagés dans ce projet – auxquels vinrent plus tard s'ajouter 40 millions supplémentaires – 85 millions étaient des subventions accordées par l'Italie, l'Allemagne et la Suisse, alors que le capital-actions ne représentait que 34 millions de francs. Comme toutes les compagnies ferroviaires privées étaient secouées par des crises financières, l'idée s'imposa de plus en plus que les chemins de fer étaient l'affaire de l'État. En 1898, le peuple suisse vota le rachat par la Confédération des cinq lignes principales. Les CFF furent la première compagnie ferroviaire d'Europe à être nationalisée. ✚

Bulletin du Crédit Suisse, juillet 1997

Les CFF s'affichent

Pour fêter les 150 ans des chemins de fer suisses, la Galerie «Le Point» du Crédit Suisse expose à Zurich jusqu'au 31 octobre une sélection d'affiches ferroviaires tirées des archives des CFF. Un large éventail de 180 affiches, des débuts du rail à nos jours. Outre les affichistes de métier, certains peintres renommés - Ferdinand Hodler, Augusto et Giovanni Giacometti, Emile Cardinaux - se sont essayés au genre avec bonheur. L'exposition s'ouvre par des documents de 1886 avec la première des lignes illustrée, la ligne Wädenswil-Einsiedeln et chemine au gré des modes et des techniques jusqu'aux campagnes publicitaires des années 1990.