

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1094

Artikel: Voies ferroviaires transalpines : la part européenne
Autor: Pochon, Charles-F. / Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022018>

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: 29.01.2026

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

La part européenne

Le financement international des lignes du Gothard et du Simplon fut l'objet de conventions et de crises, que les NLFA ne connaîtront pas: elles seront exclusivement payées par l'Etat fédéral.

(cfp/pi) Aujourd'hui comme au siècle passé, le percement des Alpes répond essentiellement à des besoins étrangers. Mais le projet qui sera soumis au vote en septembre prochain sera financièrement supporté par l'Etat fédéral uniquement, celui-ci n'ayant à aucun moment envisagé de demander une participation aux pays voisins ou à la Communauté européenne. Il faut dire que les deux nouveaux tronçons prévus représentent une coûteuse contrepartie aux restrictions justifiées de circulation des poids lourds que nous souhaitons maintenir le plus longtemps possible. Pour convaincre l'Europe de s'intéresser au ferroviaire, la Suisse s'est ainsi engagée à payer seule les gros travaux nécessaires sur son territoire.

Les lignes et les tunnels du Gothard et du Simplon ouverts à la circulation en 1878 et 1906, furent financés d'une tout autre manière.

Gothard: fonds privés trilatéraux

Pour le Gothard, les fonds étaient allemands, suisses et italiens et provenaient majoritairement de l'économie privée: les 273 kilomètres devant relier Rotkreuz à Chiasso furent estimés à 187 millions de francs; les pouvoirs publics assurèrent un financement pour 85 millions, les 102 restants provenant des milieux privés des trois pays, pour un tiers chacun. La part publique de la Suisse se limitait à 20 millions, soit moins de 11% du coût estimé des travaux. Il fallut toutefois accorder une rallonge de 40 millions pour permettre l'achèvement des travaux. La compagnie prit en charge 12 millions, l'Allemagne et l'Italie 10 chacune. Les 8 millions restants furent mis à la charge des cantons intéressés. La deuxième Convention du Gothard qui réglait cette répartition fut soumise au vote à la suite d'un référendum venu des démocrates et des fédéralistes romands, insatisfaits d'un compromis les assurant pourtant d'une aide similaire en faveur du Splügen et du Simplon — déjà ce souci d'éviter les injustices régionales que l'on retrouve pour les NLFA. Le verdict fut positif à raison de trois contre un.

Des adversaires au premier traité dénonçaient déjà le fait que la Suisse se soumette servilement aux exigences de ses voisins bailleurs de fonds en acceptant leurs conditions: techniques (par exemple point culminant pas supérieur à 1162,5 mètres d'altitude); tarifaires (taxe maximum de 50 centimes par lieu suisse en première classe); politiques (la Confédération prend l'initiative des mesures nécessaires si un canton entraîne d'une manière quelconque la construction ou l'exploitation de la ligne). Le renouvellement de cet accord fut à nouveau à l'origine d'une crise. Votée en 1898 à deux contre un, la nationalisation des cinq grandes compagnies ferroviaires ne pouvait rester sans effet sur la convention, qui fut dénoncée par

la Suisse, l'Allemagne et l'Italie refusant de se retirer des chemins de fer helvétiques. En contrepartie, la Suisse accorda à ses voisins des garanties de transit dont ils profitèrent encore durant la Seconde Guerre mondiale ainsi que des avantages tarifaires substantiels. Le nouveau traité fut signé le 15 octobre 1909. Les réactions ne tardèrent pas et durèrent, à l'image de ce commentaire du parti socialiste à la veille des élections nationales de 1914: «*Cette convention (...) ratifiée par la majorité bourgeoise des Chambres est une abdication partielle de notre souveraineté en faveur de l'Allemagne et de l'Italie.*». C'est à la suite d'un vote des Chambres en 1913 portant à nouveau sur la même convention que les libéraux conservateurs romands lancèrent, avec l'appui des milieux nationalistes alémaniques, une initiative visant à soumettre au référendum obligatoire les traités internationaux d'une durée de plus de quinze ans. L'initiative fut acceptée en 1921. L'affaire fut même portée sur le terrain de la diplomatie internationale, puisqu'en 1919, il était prévu qu'un article du Traité de Versailles libérait la Suisse de ses engagements envers l'Allemagne et l'Italie, mais il n'en fut plus question dans le document final.

Notons encore qu'au moment du rachat de la ligne par la Confédération, il y avait 263 000 actionnaires étrangers et seulement 1300 suisses...

Simplon: finances allemandes

Contrairement à une idée largement diffusée, le tunnel du Simplon n'a pas bénéficié des apports français, qu'ils soient publics ou privés. La finance allemande s'y est par contre largement engagée. La France et la compagnie Paris – Lyon – Méditerranée voyaient notamment dans ce tunnel le risque de concurrencer le port de Marseille par celui de Gênes, alors que l'Allemagne profita du désintérêt français pour mettre un pied dans les chemins de fer de Suisse occidentale.

La France était tout de même à cette époque très engagée en d'autres endroits: ce pays était le plus gros pourvoyeur de fonds en faveur des chemins de fer suisses; sur un milliard de francs de financement étranger, la France contribua pour deux cinquièmes, suivie de l'Allemagne pour un cinquième. ■

Sources: *Nouvelle Histoire de la Suisse et des Suisses* (Payot, Lausanne, 1986); Gérard Benz, *Les Transports – un défi européen*, Georg éditeur, Genève, 1992; *Documents diplomatiques suisses 1848-1945*.