Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 15 (2008)

Heft: 1

Artikel: Industrialisation, chemin de fer et Etat central : retard et démarrage du réseau ferroviaire helvétique (1836-1852)

Autor: Humair, Cédric

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-99526

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: 08.01.2026

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

Industrialisation, chemin de fer et Etat central

Retard et démarrage du réseau ferroviaire helvétique (1836–1852)

Cédric Humair

Le chemin de fer, fabuleuse innovation technologique qui marque de son empreinte tout le XIXe siècle, participe à des transformations économiques, sociales et culturelles fondamentales. Avatar de la machine à vapeur, il révolutionne le transport des personnes, des marchandises et des informations, en leur permettant de voyager plus rapidement, plus confortablement et à meilleur marché.[1] En 1849, un quart de siècle après la mise en service d'une première ligne commerciale, en Angleterre, le réseau ferroviaire européen s'étend déjà sur plus de 13'700 km. Le nouveau vecteur de vitesse se heurte toutefois à un îlot de lenteur, l'espace helvétique, qui n'est alors doté que d'un réseau d'une vingtaine de kilomètres.[2] Une situation d'autant plus étonnante que, de par sa situation géographique, au centre du continent européen, la Suisse est idéalement placée pour devenir un carrefour ferroviaire important.

Désireux d'améliorer la compétitivité de l'économie suisse, les promoteurs du rail ont bien cherché, dès 1836, à construire un réseau ferroviaire helvétique, mais sans succès. Pourquoi ont-ils échoué là ou d'autres pays, souvent moins industrialisés, ont réussi? Tout en respectant la complexité d'une problématique historique appelant des réponses multiples, cette contribution cherche à souligner l'importance que la dimension politique a joué dans le retard pris par la Suisse en matière de développement ferroviaire. Elle s'attache également à comprendre en quoi la mise en place d'un nouvel Etat central, en 1848, a permis de débloquer la situation. Ce questionnement permettra de mettre en évidence l'étroite interdépendance qui unit le développement industriel aux infrastructures de transport et à l'évolution du système politique, chacun de ces éléments entretenant des relations complexes avec les deux autres pôles de la triade.

L'horizon d'attentes des promoteurs du chemin de fer: apports économiques et progrès social

A partir des années 1830, les promoteurs helvétiques du chemin de fer ont cherché à convaincre les investisseurs, les décideurs politiques ainsi que les futurs usagers, de l'utilité sociale de la nouvelle technologie. Ils en ont dressé une image très positive, englobant les dimensions technique, économique, sociale et culturelle, tout en occultant les aspects plus problématiques du chemin de fer.

En 1841, lors d'un débat mené au sein de la Société suisse d'utilité publique, la supériorité technique du rail sur la route est analysée en ces termes: pour un coût divisé par trois, les personnes seraient acheminées quatre fois plus vite que par diligence, et les marchandises jusqu'à 15 fois plus rapidement que par roulage.[3] Suivant les préceptes de la doctrine libérale, les adeptes du chemin de fer estiment que cette compression de l'espace profiterait au bien être matériel de tous les Suisses,via une intensification des échanges commerciaux et une meilleure division internationale du travail. Sous la pression accrue de la concurrence étrangère, chacun serait contraint d'améliorer sa productivité et d'orienter l'investissement vers les secteurs les plus rentables. Il en serait notamment ainsi dans l'agriculture, où l'arrivée de céréales étrangères à meilleur marché obligerait les paysans suisses à se réorienter dans la production de bétail et de produits laitiers.[4] Le rail est aussi considéré comme un vecteur de diffusion de l'idéologie capitaliste «time is money», moteur d'une rationalisation de l'économie: «Das Sprüchwort: ‹Zeit ist Geld› scheint in einigen Gegenden noch nicht einmal dem Sinne nach bekannt zu seyn. Die Wahrheit desselben wird aber hoffentlich durch die Eisenbahnen mehr und mehr zur unmittelbaren Anschauung gebracht werden. […] Eine nicht unwichtige Veränderung, wenn man bedenkt, wie gross das Kapital ist, das der Einzelne und das ganze Volk als unbenützte Zeit […] vergeudet.»[5]

Stimulant de la croissance économique, le chemin de fer devrait tout particulièrement profiter à certains secteurs d'activités. La réduction des coûts du voyage d'agrément permettrait de doper le développement touristique en intensifiant l'afflux d'étrangers, ce qui profiterait notamment à l'hôtellerie. La question du commerce de transit est aussi très souvent évoquée. Avec la construction d'un réseau ferroviaire cohérent, les négociants suisses seraient à même d'accaparer une partie des flux commerciaux entre l'Angleterre et le Moyen-Orient. Comme nous le verrons, le noyau dur des promoteurs du rail est toutefois constitué de grands industriels désireux d'améliorer leur compétitivité et de financiers intéressés par une affaire capitaliste prometteuse. Signalons enfin le monde de l'ingénierie, qui s'organise dès 1837 au sein de la Société suisse des ingénieurs et architectes. Instigateurs de nombreux projets

ferroviaires, ces milieux contribuent à la propagation d'une image positive de la nouvelle technologie.
Le progrès social promis par les adeptes du chemin de fer ne se limite pas à une stimulation de l'économie. Le nouveau moyen de transport est en effet présenté comme le remède miracle aux différents maux de la société de l'époque.[6] Dans une Suisse politiquement déchirée, ce vecteur supposé de démocratisation de la mobilité devrait permettre de renforcer le sentiment patriotique et la cohésion nationale, en intensifiant les voyages intercantonaux et la fréquentation des fêtes nationales. Alors que la Suisse vit sa dernière crise alimentaire grave, en 1845 et 1846, le rail devient aussi la promesse d'un avenir sans disette; en cas de mauvaises récoltes, l'importation de denrées alimentaires serait notablement facilitée. L'argumentation touche parfois au fantasme. De nombreux contemporains sont ainsi persuadés des vertus pacifistes du rail, qui devrait bannir les guerres des espaces qu'il investit.

Le moteur de l'établissement de chemins de fer en Suisse: améliorer la compétitivité de l'industrie

Soumis à une forte concurrence étrangère, sur le marché intérieur et plus encore à l'exportation, les industriels suisses considèrent le chemin de fer comme un outil providentiel permettant d'améliorer leur compétitivité. Ainsi, à la fin des années 1840, un entrepreneur du Toggenbourg estime que ses frais de transport sont dix fois supérieurs à ceux de ses concurrents étrangers.[7] Certes, dans la perspective de briser la résistance sociale au nouveau moyen de transport, le propos est souvent exagéré. Cependant, il est indéniable que l'apport ferroviaire à l'industrialisation serait encore plus important que dans d'autres régions d'Europe et d'Amérique.[8] La rareté des voies de transport par eau et l'absence d'accès à la mer accentuent en effet les multiples avantages procurés par le rail. D'une part, la diminution du coût des denrées alimentaires importées permettrait de faire pression sur les salaires. D'autre part, l'acheminement des matières premières pourrait se faire à meilleur marché. L'économie serait particulièrement significative pour les entrepreneurs transformant des matières pondéreuses et grandirait en proportion de leur éloignement de la mer. Enfin, le chemin de fer permettrait de diminuer notablement les coûts d'expédition sur les marchés extérieurs, élargissant le rayon de compétitivité des produits suisses. Plus le rapport poids/valeur du fabriqué est important, plus l'intérêt à une diminution du coût de transport est élevé. Ainsi, en 1843, un industriel glaronnais se plaint de devoir filer un coton 25 pour cent plus cher que ses concurrents de Manchester.[9] En cumulant les économies sur l'acheminement de la matière première et l'expédition du fil, une ligne de chemin

de fer entre les Verrières et Glaris lui permettrait de vendre son produit 4 pour cent moins cher sur les marchés du nord-ouest de la France.[10] Les gains seraient encore plus importants pour l'industrie des machines, qui travaille essentiellement des métaux étrangers.

L'introduction de chemins de fer permettrait par ailleurs d'élargir la base énergétique du développement industriel helvétique. Jusqu'alors, la quantité minime de charbon extraite du sol suisse a contraint les entrepreneurs à se satisfaire d'un système énergétique pré-industriel basé sur le bois et l'eau.[11] Certes, les ressources hydrauliques sont abondantes et bon marché, mais les aléas liés à cette forme d'énergie – irrégularité du débit, saturation des cours d'eau, dépendance géographique – ont entravé le développement de productions à forte intensité énergétique. La mécanisation de l'appareil de production, important moteur de l'innovation technologique, a aussi été freinée. Enfin, la Suisse a accumulé un certain retard dans l'installation de réseaux gaziers, alors approvisionnés grâce à la distillation de charbon. En permettant l'importation d'énergie fossile à meilleur marché, le chemin de fer constituerait donc un apport majeur au développement industriel suisse.

Enfin, à l'instar du leader de l'économie zurichoise, Conrad Pestalozzi-Hirzel, certains exportateurs sont convaincus que la connexion de la Suisse au réseau international pousserait les pays limitrophes à adopter une politique commerciale libre-échangiste, dans le but d'attirer les marchandises suisses sur leurs lignes: «L'espérance que nourrit la Suisse à l'égard des chemins de fer, est qu'ils feront tomber les douanes à nos frontières; ce résultat est évidemment en harmonie avec nos intérêts les plus intimes, la question des chemins de fer peut bien être appelée pour la Suisse une question vitale.»[12] Le chemin de fer est ainsi considéré comme un cheval de Troie capable de détruire les murailles douanières qui entravent l'exportation suisse depuis la fin des guerres napoléoniennes.

Tout au long des années 1840, la situation concurrentielle des exportateurs suisses ne fait que de se dégrader. Au moment même où la crise économique, amorcée à la fin des années 1830, les met en graves difficultés, le développement ferroviaire européen s'accélère, accentuant le différentiel des coûts de transport à supporter vis-à-vis de la concurrence.[13] Fondé en 1843 par des industriels et des financiers, le *Schweizerischer Gewerbsverein* cherche à répondre à cette situation en améliorant les conditions-cadre de l'économie suisse. A l'instar de Christian Beyel, rédacteur de l'organe de presse de l'association, toujours plus d'acteurs économiques considèrent l'établissement d'un réseau ferroviare comme une question de vie ou de mort pour le développement industriel suisse: «Mag man daher über Eisenbahnen denken wie man will (im Verkehrswesen verhalten sich solche zu den gewöhnlichen Landstrassen, etwa wie Spinnereien zu den Handspinnern), so kann doch Niemanden entgehen, dass solche nunmehr durch die *Nothwendigkeit*

[souligné´ dans l'original] geboten werden, wenn die Schweiz welche bisher eine nicht unbedeutende Stellung als Industrie- und Handelstaat eingenommen hat, nicht gänzlich zurückbleiben will.»[14]

Les raisons d'un retard: résistances économiques, sociales et culturelles

En dépit de l'argumentaire de ses promoteurs, le chemin de fer rencontre une forte opposition au sein de la population helvétique, notamment parmi les protagonistes du système de transport en place. Profitant du trafic routier, aubergistes, voituriers et éleveurs de chevaux craignent de perdre leur gagne-pain. Ainsi, en 1838, un mouvement d'opposition au projet ferroviaire entre Zurich et Bâle se développe dans le Fricktal et le Siggental; des poteaux de signalisation servant aux travaux des ingénieurs sont notamment arrachés. A Wallbach, une émeute a même lieu, emmenée par l'aubergiste du village.[15] Cette opposition sociale trouve probablement des relais au sein de certaines autorités politiques. En effet, durant les années 1830 et 1840, d'importants investissements sont consentis afin d'améliorer les infrastructures routières helvétiques.[16] Leur amortissement, qui s'effectue le plus souvent grâce à des péages, serait ralenti par la construction de chemins de fer. Quant aux promoteurs de la navigation fluviale et lacustre, qui privilégient le bon marché du transport à sa vitesse, ils demandent que la priorité de l'investissement soit mise dans la construction de canaux.[17]

Un deuxième groupe d'opposants est constitué par les producteurs qui écoulent leurs marchandises sur des marchés de proximité, qu'ils soient petit industriel, artisan ou agriculteur. La baisse des coûts de transport entamerait en effet la protection que la distance leur procure face à la concurrence étrangère.[18] Déjà fragilisés par la suppression progressive des corporations, les milieux de l'artisanat sont les plus catégoriques. Ils refusent non seulement le chemin de fer, mais réclament encore une protection douanière de leurs productions. Dans le domaine de l'agriculture, les avis sont plus partagés. Alors que les exportateurs de fromage, de bétail et de bois profiteraient du nouveau moyen de transport, les régions céréalières seraient obligées de se reconvertir à une production animale, moins gourmande en main-d'œuvre. Opposés à une telle transformation, certains propriétaires terriens agitent l'épouvantail du chômage, de l'émigration et de la dépréciation des terrains agricoles.

Au sein même du commerce et de l'industrie, le chemin de fer ne fait pas non plus l'unanimité. Pour certains producteurs d'articles de luxe à haute valeur ajoutée, tels que les rubans de soie, les dentelles, la broderie ou encore l'horlogerie, la réduction des coûts de transport, marginaux dans le prix de vente, n'est pas

primordiale. Par contre, la mobilisation d'énormes capitaux par le rail pourrait porter préjudice à leur capacité d'investissement.[19] Or, la compression de la masse salariale, leur principal coût de production, passe par une modernisation régulière de l'appareil productif. Certains grands marchands-banquiers de Bâle, qui pratiquent le commerce à l'échelle internationale, font aussi longtemps obstruction à un réseau ferroviaire suisse. Dès juin 1844, Bâle bénéficie en effet d'une connexion avec le réseau international (Bâle–Strasbourg), ce qui renforce son rôle de plaque tournante du commerce helvétique. Priver les autres villes suisses du chemin de fer équivaut donc à perpétuer cette position dominante.

Les résistances sociales au rail ne ressortent pas uniquement de la défense d'intérêts économiques. Comme la plupart des innovations technologiques, le chemin de fer fait peur. Difficilement prévisibles, ses effets sur la société font fantasmer. En 1841, la Société d'utilité publique débat ainsi de la crise morale que le chemin de fer pourrait provoquer: «En revanche, le mouvement de vie qui d'abord se concentre auprès des chemins de fer, et qui de là se répend partout, nous fera connaître de nouvelles jouissances, comme aussi cette quantité d'étrangers que ces communications rapides ne manqueront pas d'attirer, altérera de plus en plus notre ancienne simplicité et nous apportera un genre de vie agité, dissipé, et nullement en harmonie avec celui qui convient à notre pays.»[20] Quant à l'aristocrate lucernois Philipp Anton von Segesser, leader du conservatisme, il prédit le bouleversement des hiérarchies sociales: «Ich betrachte die Eisenbahnen als einen sehr zweifelhaften Gewinn für die Schweiz: sie führen zu einer totalen Veränderung der Besitzverhältnisse, sie erschaffen uns grosse Capitalisten, Industrielle und ein Proletariat mit allen seinen Folgen.»[21]

Les blocages politiques et leurs répercussions sur la rentabilité et la sécurité des investissements

La dimension très fédéraliste du système politique suisse a indéniablement entravé les premières tentatives de construire un réseau ferroviaire.[22] Durant les années 1840, les cantons se livrent à une véritable guerre des concessions, chacun d'eux se souciant uniquement de ses intérêts économiques. Bâle-Campagne, dont les habitants profitent d'un intense transit routier, fait notamment obstruction aux deux grands projets défendus par Zurich (Bâle–Zurich–Coire–Splügen) et Bâle (Bâle–Olten–Gothard). Confrontés à ces blocages politiques, les promoteurs du chemin de fer tentent bien de recourir au pouvoir central, mais sans succès. Les instances de la Confédération n'ont en effet ni les compétences, ni la volonté d'intervenir. Proposant la construction d'un réseau à l'échelle fédérale, le projet Berset, soumis à la Diète en 1845, reste lettre morte. L'année suivante, il en va

de même d'une conférence intercantonale, organisée sur une base privée, qui ne parvient pas à coordonner une politique ferroviaire nationale. La cacophonie cantonale, laissée à son libre cours par l'Etat central, a pour effet de priver les compagnies d'un soutien étatique approprié, ce dont se plaint amèrement le promoteur zurichois Alfred Escher: «Ceci me conduit à vous parler de la question des chemins de fer. C'est une opinion universellement répandue que si la Suisse est restée en arrière sous ce point de vue elle le doit au pacte de 1815 qui faisait dépendre le secours gouvernemental nécessaire à ces entreprises pour qu'elles puissent réussir, non pas du pouvoir fédéral, mais des Cantons, livrés sans cesse au combat d'intérêts particuliers plus ou moins bien compris.»[23]

A l'époque, cette interprétation du retard ferroviaire ne fait toutefois pas l'unanimité. Prenant en exemple l'Allemagne, certains milieux conservateurs prétendent que le système politique n'est pas au cœur du blocage ferroviaire helvétique.[24] Certes, il s'agit bien de deux confédérations laissant une grande indépendance à leurs Etats-membres, mais en matière ferroviaire, la situation y est fondamentalement différente. En premier lieu, les cantons suisses ont une dimension géographique si restreinte que la rentabilité du chemin de fer est difficilement envisageable sans franchissement de frontière, ce qui n'est pas le cas en Saxe, en Prusse ou en Bavière. En second lieu, le soutien des gouvernements allemands au réseau ferroviaire ne doit pas vaincre un processus démocratique. Les blocages enregistrés au sein du Grand Conseil de Bâle-Campagne, dont les décisions peuvent encore être annulées par un veto des communes, n'y ont pas cours. Enfin, les chemins de fer allemands peuvent bénéficier d'un espace douanier unifié. Fondé en 1833, le Zollverein stimule les échanges commerciaux intérieurs et extérieurs, améliorant les perspectives de profit des compagnies. Les trains peuvent notamment circuler sans avoir à satisfaire à des contrôles douaniers incessants qui entravent la marche du convoi.

En Suisse, par contre, les multiples tentatives de concordats visant à simplifier la jungle des péages ont échoué; chaque canton possède encore son propre système de douanes.[25] Or, du point de vue des promoteurs du chemin de fer, l'absence de sytème douanier unifié est un obstacle rédhibitoire à la construction d'un réseau ferroviaire: «Erringen wir kein solches System, so werden wir auch die weitern Fragen homogener Gesetzgebung in Verkehrssachen, eine würdige Vertretung gegen Aussen, und die grösste von allen, deren befriedigende Lösung das Wohl des gesammten Landes früher oder später dringend erheischt, nämlich die Eisenbahnfrage, unerledigt bleiben, und bleiben diese Fragen unerledigt [...] so muss die Schweiz, bei den massenhaften Produktionen des Auslandes, von einem industriellen Staate allmälig wieder in einen bloss landbautreibenden zurücksinken.»[26] La réalisation d'un espace douanier unifié est d'autant plus importante que les perspectives de rentabilité du rail en Suisse sont encore assombries par

d'autres facteurs: faible densité démographique, urbanisation limitée, coûts de construction et d'exploitation élevés (conditions d'expropriation défavorables, absence de charbon). La topographie accidentée du territoire suisse constitue un autre obstacle technique et financier à surmonter. Les premières locomotives ne parvenant pas à franchir des pentes de plus de quatre pour mille, la construction de certaines lignes ne pourrait se faire que moyennant un allongement coûteux de la voie ferrée.[27] Dès l'apparition des premiers projets ferroviaires, à la fin des années 1830, leur rentabilité est ainsi mise en doute dans la presse, ce qui a pour effet de miner la confiance des investisseurs.[28]

Bien que la Suisse de l'époque disposait de suffisamment de capitaux pour se lancer dans l'aventure ferroviaire, les conditions-cadre d'investissement et les perspectives de rentabilité ont engagé leurs détenteurs à les placer dans d'autres activités économiques ou à l'étranger.[29] Au cours des années 1840, la dégradation du climat politique, qui tend vers une guerre civile larvée, n'est pas faite pour améliorer les choses.[30] Comme le relève Auguste von Gonzenbach, un des économistes les plus réputés de l'époque, la sécurité offerte aux investissements est alors problématique: «L'impossibilité où la Suisse paraît se trouver d'établir des chemins de fer […] semble réfuter victorieusement cette manière de voir [qu'il existe une abondance de capitaux en Suisse], mais il ne faut pas perdre de vue que la construction des chemins de fer en Suisse est plus coûteuse qu'ailleurs à cause des circonstances locales, et que la forme constitutionnelle de la Suisse n'est pas favorable à la stabilité nécessaire pour l'exécution d'un système de chemins de fer; les capitalistes préféreront placer leurs fonds sur les chemins de fer à l'étranger, qui leur offrent plus de sécurité que les entreprises de la Suisse, il serait facile de prouver que tel est le cas.»[31] Réalisée récemment, une étude des placements genevois vient confirmer ce propos; en 1846, l'exportation de capital vers les Etats-Unis, notamment dans le domaine ferroviaire, est largement supérieure aux investissements consentis en Suisse.[32]

Le retard ferroviaire helvétique peut donc être attribué à la combinaison de trois facteurs interdépendants: un conglomérat de milieux socio-économiques opposés au chemin de fer, dont la capacité de résistance est probablement plus forte que dans d'autres pays moins démocratiques; l'absence d'un soutien étatique approprié en lien avec une structure du pouvoir très fédéraliste; le manque de confiance des investisseurs qui doutent de la sécurité et de la rentabilité de placements ferroviaires en Suisse. Pierre d'angle du blocage ferroviaire, l'inadéquation du système politique est parfaitement identifiée par certains acteurs économiques et politiques de l'époque: «Der Bau von bedeutenden Eisenbahnen oder die Herstellung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes wäre bei den Schranken der alten Kantonalsouveränität kaum möglich gewesen. Erst die neue Bundesverfassung hat den Boden geebnet und schwere Hindernisse weggeräumt.»[33] Il paraît dès lors

pertinent d'analyser si la problématique ferroviaire a joué un rôle important dans l'avènement de l'Etat fédéral. Question complexe, à laquelle l'historiographie existante ne permet pas de répondre de manière univoque. Certes, les blocages ferroviaires n'ont pas déclenché la guerre du Sonderbund à eux seuls, mais ils ont probablement contribué à accélérer le processus menant à la création d'un Etat national centralisé. Acculés par la crise économique, certains industriels ne voyaient pas leur salut en dehors d'une réforme fondamentale de l'Etat central permettant d'améliorer leur compétitivité. Cette conviction a probablement poussé certains d'entre eux à soutenir la solution militaire prônée par l'aile radicale du libéralisme helvétique. La place occupée par les intérêts ferroviaires au sein du faisceau de motivations qui animait les fondateurs de l'Etat fédéral, demeure toutefois difficile à mesurer.

La défaite d'un chemin de fer fédéral: service public versus cantonalisme ferroviaire

Au cours de l'élaboration de la constitution de 1848, aucune référence explicite au chemin de fer n'est insérée dans la charte fondamentale. L'article 21, qui autorise la Confédération à soutenir des travaux d'importance nationale, donne toutefois la base nécessaire à une intervention dans le domaine ferroviaire. Toute la question est de savoir quelle sera la forme et l'intensité de l'action fédérale.[34] Lancé le 14 décembre 1849, suite à une motion du Conseil national, le débat s'achève avec la promulgation, le 28 juillet 1852, de la première loi ferroviaire fédérale. Au centre des controverses, la prise en charge de la construction du réseau par le nouvel Etat fédéral est finalement écartée.[35]
La solution d'un chemin de fer fédéral a pourtant de nombreux adhérents, parmi lesquels figurent des personnalités très influentes, telles que le banquier bâlois Johann Jakob Speiser. Elle est notamment relayée par plusieurs journaux économiques des milieux du commerce et de l'industrie. La logique argumentaire est identique à celle qui prévaut lors de l'établissement d'une poste fédérale: le rail ne doit pas être considéré comme une affaire capitaliste, dont le but est de réaliser du profit, mais comme un service public devant procurer un transport efficace et bon marché aux usagers. Or, de ce point de vue, le système étatique belge s'est montré plus efficace que le système privé anglais: «Dieses kleine Land unternahm zuerst den Eisenbahnbau nach einem umfassenden Plane aus Staatsmitteln, bloss kleine Seitenlinien Gesellschaften überlassend. Wie zweckmässig sind dort alle Linien gewählt, wie regelmässig ist der Betrieb, wie bequem und billig das Fortkommen der Reisenden gegenüber den englischen Einrichtungen und Preisen.»[36] Défendue par la majorité de la commission du Conseil national,

la construction étatique est toutefois refusée par les Chambres. La solution d'une garantie d'intérêt aux investisseurs n'est pas non plus retenue. Proposée par la minorité de la commission, la solution adoptée donne aux cantons la compétence de construire eux-mêmes le réseau ou d'attribuer des concessions à des compagnies privées.

Pour expliquer la défaite du chemin de fer fédéral, il faut en revenir aux contradictions d'intérêts qui empêchaient les cantons de collaborer avant la création de l'Etat fédéral. De fait, les lignes à réaliser en priorité continuent à diviser la classe politique, en particulier sur la question de la future transversale alpine: alors que Zurich et la Suisse orientale sont partisans des cols grisons du Splügen et du Lukmanier, Bâle et la Suisse centrale veulent le Gothard, tandis que la Suisse occidentale défend le Simplon. Or, le réseau proposé par les experts du Conseil fédéral favoriserait clairement les intérêts des milieux économiques bâlois – liaison entre Bâle et Zurich par Olten, continuation de la ligne en direction du Gothard.[37] Il n'est dès lors pas étonnant de constater qu'au sein de la commission du Conseil national, les défenseurs du réseau fédéral (majorité) sont issus des cantons gothardistes (BS, AG, BE, LU, TI, SH). Quant aux partisans de la solution cantons-compagnies privées (minorité), ils sont issus des régions défavorisées par le projet de réseau fédéral (VD, ZH, SG, TG, GR). Leur option, bien enrobée d'une argumentation libérale et fédéraliste, contient la promesse d'un réseau ferroviaire mieux adapté aux intérêts économiques de leur canton.

Aux Chambres, les députés de Suisse occidentale et orientale sont épaulés par certains milieux consevateurs opposés à une trop forte centralisation du pouvoir politique.[38] A l'instar de leur leader, Philipp Anton von Segesser, ces derniers estiment qu'un chemin de fer fédéral procurerait une puissance économique et politique considérable à l'Etat fédéral libéral-radical, leur ennemi juré: «Im Eisenbahnwesen war ich stets Gegner des Staatsbaus, weil ich dem Staate überhaupt nicht gern mehr Gewalt in die Hände gebe als er schon hat. In den Eisenbahnen aber liegt weil ein ungeheures Capital, auch eine ungeheure Macht [...].»[39] Cet instrument de domination pourrait ensuite servir à l'affaiblissement des cantons conservateurs, bastions du principe fédéraliste.

L'opposition politique au chemin de fer fédéral plante enfin ses racines dans la question financière. Devisée à 102 millions de francs, la construction du réseau devrait être financée par des emprunts. Or, la mobilisation de cette somme colossale (14 pour cent du PIB de 1852) comporterait le risque d'une augmentation des taux de l'intérêt, aux dépens des milieux socio-économiques les plus endettés. Par ailleurs, le service de la dette, à un taux de 4 pour cent, s'élèverait à 4 millions de francs, soit une somme supérieure aux dépenses courantes de la Confédération (3,1 millions en 1852).[40] Certes, les revenus de l'exploitation viendraient réduire la charge effective de la Confédération, mais il serait tout de même nécessaire de

procéder à des augmentations d'impôts. Dans le cadre du système fiscal instauré en 1849, le recours à une hausse de la taxation douanière est la seule solution envisageable. Les milieux libre-échangistes, bien représentés aux Chambres, ont donc tout à craindre de la réalisation d'un chemin de fer fédéral.[41]

La contribution de l'Etat fédéral à la construction du réseau ferroviaire helvétique: de nouvelles conditions-cadre favorables à l'investissement

En dépit de la défaite du chemin de fer fédéral, le nouvel Etat central a joué un rôle décisif dans le boom ferroviaire des années 1850. Très peu discutée dans l'historiographie, l'importance de nouvelles conditions-cadre d'investissement doit être soulignée. A commencer par les bienfaits d'une rapide stabilisation politique. En dépit de tensions intérieures résiduelles, l'Etat fédéral permet de rétablir la confiance des capitalistes. Après la résolution de la question de Neuchâtel, en 1857, la menace d'une intervention extérieure, qui viserait à mâter le seul îlot libéral européen, s'estompe également. La mobilisation de capitaux est aussi favorisée par une amélioration des perspectives de rentabilité. Concernant les recettes des compagnies, diverses mesures de centralisation économique permettent de dynamiser les échanges sur le marché national – unification de la monnaie, des poids, des mesures et du système postal. Plus importante encore est la création d'un système douanier fédéral, qui a pour effet de supprimer toutes les entraves fiscales au trafic intérieur. Instauré en 1849, le tarif douanier fédéral est de nature libre-échangiste, ce qui favorise aussi l'intensification du commerce extérieur. Quant à la taxation du transit, sa réduction drastique provoque un rapide gonflement des flux de marchandises, notamment en direction de l'Italie. Concernant les coûts de construction du réseau, des conditions d'expropriation plus avantageuses sont fixées dans une loi fédérale, votée le 1er mai 1850, qui est applicable à tous les chemins de fer construits sur territoire suisse.[42] Enfin, l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, créée en 1855, contribue à la formation d'ingénieurs compétents, acteurs centraux de la construction du réseau.

Dans le domaine strictement ferroviaire, la Confédération réalise les études préliminaires et fixe un cadre légal à la construction du réseau. Votée en 1852, la loi sur les chemins de fer apporte certaines garanties aux investisseurs.[43] L'article 3 accorde la franchise d'importation en faveur du matériel nécessaire à la construction et à l'exploitation des lignes de chemin de fer. L'article 17, qui permet à la Confédération d'obliger un canton à accorder une concession, met le développement du réseau à l'abri de blocages politiques. Son pendant, l'article 11, oblige les cantons à fixer un délai de validité des concessions. Les compagnies

ne peuvent ainsi pas bloquer *ad aeternam* la réalisation d'une ligne. Quant aux articles 12 et 13, ils assurent l'uniformité technique du réseau et contraignent les compagnies concurrentes à collaborer au raccordement de leurs lignes. Les conditions minimales d'une exploitation rationnelle du réseau sont ainsi, sur le papier tout au moins, satisfaites.

Entre 1855 et 1860, plus de 1000 kilomètres de rails sont mis en service. A cette date, la Suisse a rattrapé son retard sur la plupart des Etats européens, n'étant plus devancée que par la Belgique et la Grande-Bretagne.[44] Cet effort génère des investissements colossaux, puisqu'en moyenne annuelle, ils s'élèvent à 55 millions de francs, soit 9 pour cent du PIB de 1851.[45] Les effets d'entraînement sur l'industrie, et en particulier la branche des machines et métaux, sont considérables. En provoquant l'afflux de capitaux étrangers, la construction privée du réseau a l'avantage de ne pas accaparer les capitaux nécessaires à une modernisation de l'appareil de production industriel. Au cours des années 1850, le tissage du coton est ainsi rapidement mécanisé. Enfin, l'arrivée du chemin de fer rend l'importation de charbon étranger rentable, impulsant une rapide transformation du système énergétique suisse.[46] Certes, l'eau demeure la principale force motrice utilisée dans l'industrie, mais l'apport du charbon étranger est multiple: force motrice d'appoint, substitut au bois de chauffage, installation de l'éclairage au gaz. Il permet aussi le développement de branches de production à forte intensité énergétique.

Conclusion: l'Etat fédéral comme moment charnière du développement ferroviaire et industriel suisse

La construction d'un réseau ferroviaire européen a profondément modifié les conditions de la compétition qui opposait l'industrie suisse à ses concurrentes étrangères. Pour certaines branches exportatrices, l'accroissement du différentiel des coûts de transport devient une sérieuse entrave à la conquête de marchés extérieurs. Avec la crise économique des années 1840, la pression concurrentielle s'accroît encore et l'absence de réseau ferroviaire en vient à être considérée comme un dangereux frein à l'industrialisation. Or, en dépit du soutien d'autres milieux socio-économiques, les promoteurs industriels du chemin de fer ne parviennent pas à réunir les conditions juridiques et financières nécessaires à la construction d'un réseau suisse. Le système politique ultra-fédéraliste et les rivalités cantonales privent non seulement les compagnies d'un soutien étatique approprié, mais découragent encore les investisseurs privés d'engager leurs capitaux dans des chemins de fer suisses. En dépit des multiples tentatives de réformes engagées dans le cadre des institutions du Pacte de 1815, les

conditions-cadre nécessaires à la sécurité et à la rentabilité des investissements ne sont pas réunies. Cette situation de blocage a indéniablement fait pression en faveur d'un changement radical du système politique helvétique. Une fois instauré, le nouvel Etat fédéral a largement favorisé le boom ferroviaire des années 1850. Même si les adeptes du chemin de fer fédéral doivent s'incliner, les conditions-cadre nécessaires à l'investissement sont enfin réunies. Le formidable rattrapage ferroviaire qui fait suite stimule à son tour le processus d'industrialisation: réduction des coûts de transport, investissements générant des effets d'entraînement, amélioration du système énergétique, autant d'impulsions données au développement industriel helvétique.

Le cadre ferroviaire mis en place en 1852 n'a pourtant pas que des avantages. De fait, le manque de rationalité du réseau et les incessantes difficultés financières des compagnies se répercutent sur la qualité des services fournis à l'industrie. Dès 1872, une seconde loi ferroviaire accroît fortement les compétences de l'Etat central en matière de chemins de fer, lui laissant notamment le soin d'attribuer les concessions. En dépit d'un interventionnisme toujours plus musclé de la Confédération, les milieux industriels continuent à devoir supporter des tarifs ferroviaires relativement élevés. Leur objectif initial, qui était de compresser le différentiel des coûts de transport vis-à-vis de la concurrence étrangère, n'est ainsi que très imparfaitement réalisé. Avec la crise économique longue qui s'amorce au milieu des années 1870, ce préjudice à la compétitivité helvétique devient problématique pour beaucoup de branches de production. Dès lors, les voix réclamant un chemin de fer fédéral, pour d'autres raisons également, sont de plus en plus nombreuses et insistantes. En 1898, une votation populaire leur donne enfin raison, entérinant le rachat des principales lignes du réseau par la Confédération. Avec la création des Chemins de fer fédéraux, la triade industrie – chemin de fer – Etat central entre dans une logique de service public. Au cours du XXe siècle, celle-ci sera toutefois balancée par l'avènement d'une nouvelle technologie du transport, l'automobile. Tout en restant vivace, l'intérêt de l'industrie pour le transport ferroviaire s'atténuera sensiblement au profit du transport routier.

Notes

1 Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train,* Paris 1990; Jack Simmons, *The Railway in Town and Country, 1830–1914,* London 1986; François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740–1883,* Paris 1997.

2 *Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins,* 9. 6. 1849.

3 *Actes de la Société suisse d'utilité publique, vingt-sixième rapport 1841,* Lausanne 1842, 174–176.

4 John Coindet, *Rapport au Département des travaux publics de la Confédération suisse:*

sur l'influence probable des chemins de fer dans la Suisse romane, sur l'agriculture, l'industrie et les petits métiers, Genève 1851.

5 «Über der Einfluss der Eisenbahnen», *Wochenblatt des Schweizerischen Industrievereins,* 26. 1. 1850.

6 «Über der Einfluss der Eisenbahnen», *Wochenblatt des Schweizerischen Industrievereins,* 5, 19 et 26. 1. 1850; Actes (voir note 3), 189, 195.

7 Exemple donné par Jean-François Bergier, *Histoire économique de la Suisse,* Lausanne 1984, 285.

8 Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy,* Cambridge (MA) 1965; Rainer Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur,* Dortmund 1975; pour une synthèse du débat historiographique concernant l'apport des transports à l'industrialisation, Kurt Möser, «Prinzipielles zur Transportgeschichte», in Rolf Peter Sieferle, Helga Breuninger (Hg.), *Transportgeschichte im internationalen Vergleich: Europa – China – Naher Osten,* Stuttgart 2004, 45–86, 60–68.

9 *Neue Verhandlungen der schweizerischen gemeinnützigen Gesellschaft, Bericht 1843,* Glaris 1844, 247.

10 Cédric Humair, *Développement économique et Etat central (1815–1914). Un siècle de politique douanière suisse au service des élites,* Berne 2004, 148.

11 Daniel Marek, *Kohle. Die Industrialisierung der Schweiz aus der Energieperspektive 1850–1900,* Bern 1992.

12 Actes (voir note 3), 188.

13 Humair (voir note 10), 127–194.

14 «Über die schweizerische Eisenbahnfrage», *Monatblatt des Schweizerischen Gewerbsvereins,* 11 (1844), 162.

15 Ferdinand Gubler, *Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833–1852* (Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. VIII), Zürich 1915, 48 s.

16 Hans-Ulrich Schiedt, «Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910», *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1 (2007), Berlin 2007, 39–54, 43–44, 53.

17 Actes (voir note 3), 193–194; intervention du colonel genevois Huber-Saladin.

18 *Gedanken über Handel, Industrie und Eisenbahnen mit Bezug auf die hiesigen Zustände,* Zürich 1841.

19 Actes (voir note 3), 179–180, 195–196.

20 *Ibid.,* 184.

21 Victor Conzemius (Hg.), *Briefwechsel Philipp Anton von Segesser (1817–1888),* Bd. II, Freiburg 1983, 92 (lettre de Segesser à Nazar von Reding-Biberegg du 8. 8. 1852).

22 Sur cette question, Friedrich Volmar, «Die ersten Bemühungen um ein schweizerisches nationales Eisenbahnsystem (1838–1848)», *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik* 31 (1925), 1–17, 38–47; Friedrich Volmar, *Briefe und Dokumente aus den ersten Anfängen bernischer Eisenbahnpolitik (1845/46),* Bern 1924; Gubler (voir note 15), 16–255; René Thiessing, Maurice Paschoud (dir.), *Les chemins de fer suisses après un siècle 1847–1947,* vol. 1, 1947, 17–65.

23 «Discours tenu par M. le Bourguemestre Dr. Escher, président du Conseil national à la réouverture de la session de ce Conseil, le 12 novembre 1849», *Feuille fédérale,* 3 (1849), 157 s.

24 «Beiträge zur Eisenbahnfrage», *Schweizerisches Gewerbeblatt,* 1. 7. 1850.

25 Walther Rupli, *Zollreform und Bundesreform in der Schweiz 1815–1848. Die Bemühungen um die wirtschaftliche Einigung der Schweiz und ihr Einfluss auf die Gründung des Bundesstaates von 1848,* Zürich 1949; Humair (voir note 10), 127–206.

26 «Das Schweizerische Zollsystem», *Monatblatt des Schweizerischen Gewerbsvereins,* mars 1844.

27 Sur les problèmes techniques liés aux fortes pentes, Carlo G. Lacaita, «La Ferrovia e il traforo del san Gottardo nel dibattito degli ingegneri», *Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882–1982,* Bellinzona 1983, 65–95.
28 Gubler (voir note 15), 73–87.
29 Julius Landmann, «Der schweizerische Kapitalexport», *Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft* 52 (1916), 389–417, 392–393.
30 Pierre Du Bois, *La guerre du Sonderbund: la Suisse de 1847,* Paris 2002.
31 August von Gonzenbach, *Exposé du mouvement commercial entre la Suisse et la France pendant l'année 1840,* Berne 1842, 129 (note 2).
32 Olivier Perroux, «Les investissements genevois au XIXe siècle. L'apport des déclarations de successions (1846–1887)», in Hans-Jörg Gilomen, Margrit Müller, Béatrice Veyrassat (éd.), *La globalisation – chances et risques. La Suisse dans l'économie mondiale XVIIIe–XXe siècles,* Zurich 2003, 171–190, 173–176.
33 «Über die Behandlung der Eisenbahnfrage», *Wochenblatt des Schweizerischen Industrievereins,* 1. 3. 1850.
34 Sur les différents types d'intervention étatique en matière de construction ferroviaire européenne, Rondo Cameron, *La France et le développement économique de l'Europe (1800–1914),* Paris 1971, 183–261.
35 Friedrich Volmar, *Die Anfänge der Eisenbahngesetzgebung im schweizerischen Bundesstaate,* Berne 1903; Gubler (voir note 15); plus récemment, Serge Paquier, «Options privée et publique dans le domaine des chemins de fer suisses des années 1850 à l'entre-deux-guerres», *Revue suisse d'histoire* 56/1 (2006), 22–30.
36 «Beiträge zur Eisenbahnen II», *Schweizerisches Gewerbeblatt,* 12. 7. 1850.
37 Une carte du projet figure in Bruno Fritzsche et al., *Historischer Strukturatlas der Schweiz. Die Entstehung der modernen Schweiz,* Baden 2001, 53.
38 Une liste nominative du vote au Conseil national figure in Gubler (voir note 15), 350 s.
39 Conzemius (voir note 21).
40 Heiner Ritzmann, *Statistique historique de la Suisse,* Zurich 1996, 947; à noter que les dépenses totales de la Confédération s'élèvent à 7 millions de francs, mais que 3,9 millions de francs servent à indemniser les cantons pour les pertes financières liées à la centralisation des douanes et des postes.
41 Sur le système fiscal instauré après 1848, Humair (voir note 10), 15–26, 209–272.
42 *Recueil officiel des pièces concernant le droit public de la Suisse,* vol. I/1, Berne 1864, 319–333.
43 *Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse,* vol. I/3, Berne 1865, 170–176.
44 Selon l'indice ferroviaire proposé par Paul Bairoch, «Les chemins de fer suisses dans le contexte européen», in Roger Durand, Daniel Aquillon (éd.), *Guillaume Dufour dans son temps 1787–1875. Actes du Colloque Dufour,* Genève 1991, 215–230, 219, 221.
45 Humair (voir note 10), 268 s.
46 Marek (voir note 11), 90–117.

Zusammenfassung

Industrialisierung, Eisenbahnen und Bundesstaat. Verspätung und Aufbruch der schweizerischen Eisenbahnen (1836–1852)

Der Beitrag untersucht die gegenseitige Abhängigkeit der industriellen Entwicklung, der Transportinfrastrukturen und des politischen Systems. Diese drei Ebenen waren in komplexen Wirkungszusammenhängen verbunden. Historisch lässt sich diese Problematik für die Schweiz am besten am Eisenbahnbau aufzeigen. Während die Geschichtsschreibung die Industrialisierung der Schweiz als besonders früh entwickelt und glorreich dargestellt hat, so hat sie nur wenig über die verspätete Mechanisierung des Transports hervorgebracht. 1849 waren weniger als 20 Kilometer Schienenweg in Betrieb, was nicht einmal 0,14 Prozent des europäischen Netzes entsprach. Und dies obschon seit 1836 einflussreiche Wirtschaftskreise – angetrieben durch die Exportindustrie – versuchten, ein Eisenbahnnetz zu erbauen. Ein solches betrachteten sie seit der zweiten Hälfte der 1830er-Jahre als unerlässlich, um im internationalen Markt zu bestehen.

Der Beitrag zeigt zunächst die hauptsächlichen Gründe für die helvetische Verspätung auf: der starke Widerstand in breiten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kreisen gegen den Schienenverkehr, der Mangel einer adäquaten staatlichen Unterstützung sowie die Zweifel der Investoren an der Sicherheit und der Rentabilität der Eisenbahnanlagen in der Schweiz.

Gewisse wirtschaftliche und politische Akteure der Epoche identifizierten in der Unangemessenheit des politischen Systems den Hauptgrund der Blockade der Eisenbahnprojekte. Es bleibt indessen schwierig herauszufinden, welche konkrete Rolle die Eisenbahnproblematik bei der Gründung des Bundesstaats 1848 spielte. Fest steht allerdings, dass das neue politische System in entscheidender Weise zum Start des Baus des Eisenbahnnetzes beigetragen hat. Die neuen Rahmenbedingungen verbesserten tatsächlich die Rentabilitätsperspektiven der Investoren. Ab den 1850er-Jahren war es dann der beschleunigte Bau des Eisenbahnnetzes, der nun seinerseits die Industrieentwicklung stimulierte.

(Übersetzung: Andrea Willimann)