



**Jahre Schweizer Bahnen  
ans de chemin de fer en Suisse  
anni di ferrovie svizzere  
onns viafiers svizras**

**VÖV UTP**

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

# 175 ans° de chemin de fer en Suisse

## Quelques jalons

### 1847

Le 9 août 1847 débute l'exploitation selon l'horaire de la «Spanisch Brötli Bahn» entre Zurich et Baden. Cette date est considérée comme la naissance officielle des chemins de fer en Suisse. Le pont du Schäflibach, situé près de Dietikon et long de 5 mètres, est encore aujourd'hui le plus vieux pont ferroviaire en service du pays.

### 1849

Une année après la fin de la guerre du Sonderbund, le Parlement charge le Conseil fédéral de concevoir un réseau ferroviaire suisse. C'est seulement la deuxième fois que la Confédération s'occupe du rail. En 1847, la Diète fédérale avait porté son choix sur la voie normale anglaise (1435 mm) au détriment de la voie large badoise (1600 mm).

### 1850

Les experts ferroviaires anglais Robert Stephenson et Henry Swinburne élaborent le concept d'un réseau de chemin de fer suisse pour la Confédération. Le réseau prévoit une grande ligne principale entre Genève et le lac de Constance, une autre entre Bâle et le Gothard et une dernière menant aux cols grisons.

### 1852

Dans la première loi sur les chemins de fer, l'Assemblée fédérale confie la construction et l'exploitation de ces derniers aux cantons ou à des particuliers, contre la volonté du gouvernement. La Suisse devient un pays de chemins de fer privés jusqu'en 1902 et la fondation des Chemins de fer fédéraux (CFF).

### 1854

La deuxième ligne ferroviaire intérieure suisse voit le jour entre Bâle et Liestal. Après la Nordostbahn (Zurich–Baden), c'est au tour du Central-Suisse de posséder sa première ligne.

### 1856

Karl von Etzel et Niklaus Riggerbach construisent le premier pont arqué en fer du monde sur l'ancienne ligne du Hauenstein à Olten. Le pont pèse 412 tonnes et est bâti si solidement qu'il restera en service jusqu'en 1952.

### 1856

L'imprimeur David Bürkli (1818–1896) édite à Zurich le premier indicateur, encore privé à l'époque. Ce n'est qu'en 1905 que l'indicateur deviendra «officiel». Depuis 2018, la version complète imprimée de l'indicateur n'est plus éditée pour des raisons de coûts.

### 1856

Alfred Escher (1819–1882) fonde le Crédit Suisse, principal établissement de crédit pour les chemins de fer privés. Escher a fondé la Nordostbahn (NOB) en 1852 et, en tant que conseiller national, contribué à faire promulguer la loi sur les chemins de fer la même année. En 1871, il deviendra président de la Société des chemins de fer du Gothard.

### 1857

La NOB et la compagnie de l'Union-Suisse (VSB) unifient leurs tarifs du transport de voyageurs, c'est le début du Service direct suisse: l'harmonisation des tarifs est le premier pas vers le Service direct et ses tarifs kilométriques unifiés, ses prix dégressifs et ses billets de bout en bout.

### 1858

La première percée suisse en montagne est réalisée au tunnel du Hauenstein. Une année plus tôt, 52 ouvriers et 11 secouristes perdaient la vie dans un incendie lors de la construction du tunnel.

### 1863

Le baptiste anglais Thomas Cook (1808–1892) organise le premier voyage collectif du monde, d'Angleterre en Suisse. Le tourisme naît en Suisse du savoir-faire anglais. Il aura une influence majeure, notamment sur le futur réseau de remontées mécaniques.

### 1863

Les grands chemins de fer forment l'association lobbyiste «Conférence des chemins de fer suisses». Ils proposent pour la première fois des billets à prix réduit pour les personnes handicapées.

### 1871

La première ligne de chemin de fer à crémaillère d'Europe est inaugurée entre Vitznau et le sommet du Rigi. Son constructeur Niklaus Riggerbach (1817–1899) fait partie des pères fondateurs de la technique de la crémaillère.

### 1872

La révision de la loi sur les chemins de fer confirme le caractère privé de ces derniers peu avant la première crise ferroviaire, mais restreint quelque peu les compétences cantonales pour limiter la prolifération sauvage des chemins de fer. Octroyant les concessions, la Confédération obtient un droit de participation plus important.

# 175 ans de chemin de fer en Suisse

## Quelques jalons

### 1873

L'avancée du chemin de fer atteint son apogée avec 914 kilomètres de nouvelles concessions ferroviaires. Les chemins de fer ne peuvent être construits qu'avec une grande part de capitaux étrangers. Au Parlement, cette dépendance vis-à-vis de l'étranger fait de plus en plus de mécontents.

### 1875

Le Chemin de fer National-Suisse (Constance–Winterthour–Zofingue) présenté comme le «chemin de fer du peuple» est combattu par tous les moyens par les sociétés ferroviaires établies; il connaîtra un échec spectaculaire en 1878. Au lieu d'être financé par des capitaux uniquement privés, comme c'était habituellement le cas jusque-là, le Chemin de fer National-Suisse le sera par des fonds publics, provenant principalement des villes.

### 1876

La fabrique de machines d'Oerlikon (MFO) est fondée. À partir de 1897, elle construira des trams, puis des locomotives électriques pionnières, comme le «Crocodyle».

### 1878

La Confédération crée le Département des postes et des chemins de fer. Il changera plusieurs fois de nom au fil des ans, passant du DFTCE au DETEC aujourd'hui.

### 1879

La votation fédérale populaire sur la subvention supplémentaire du chemin de fer du Gothard est acceptée à 71 %. C'est la première fois que les citoyens suisses peuvent s'exprimer au niveau national sur un projet de transports publics.

### 1882

La diligence postale du Gothard disparaît avec l'ouverture du tunnel ferroviaire. En 1880, la diligence transportait encore 80000 passagers par le Gothard.

### 1888

La première ligne électrique de Suisse, le tramway Vevey–Montreux–Chillon (VMC), circulera jusqu'en 1958 sur ses voies espacées de 1000 mm grâce à du courant continu de 500 volts.

### 1890

Les principaux chemins de fer, dont les précurseurs des CFF, lancent l'abonnement demi-tarif. Sa zone de validité s'étend sur 3200 kilomètres, mais il sera déjà supprimé en 1898 avec l'introduction de l'abonnement général.

### 1892

Le premier chemin de fer électrique à crémaillère au monde gravit le Salève près de Genève.

### 1896

Par une votation populaire, la Confédération contraint les chemins de fer privés à tenir des comptes transparents. Le peuple dit oui à 56 %. La valeur des chemins de fer pourra ainsi être calculée objectivement lors de la future étatisation.

### 1898

L'abonnement général (AG) est lancé sur proposition de l'Union des voyageurs suisses de commerce, en collaboration avec 15 chemins de fer. Jusqu'en 1974, l'AG restera une offre de niche, dont les ventes annuelles ne dépasseront jamais les 9000 pièces. Ce n'est qu'à partir des années 1980 qu'il connaîtra son essor.

### 1898

Le peuple approuve à 68 % l'étatisation. Grâce à ce oui à la loi sur le rachat, la Confédération peut acquérir neuf chemins de fer privés et ainsi préparer la fondation des CFF pour 1901/1902.

### 1902

Les CFF nouvellement créés reprennent l'exploitation des lignes appartenant jusqu'ici aux chemins de fer nationalisés.

### 1905

Le premier indicateur «officiel» de la Suisse paraît en un volume en trois langues. Il est rouge à croix blanche.

### 1906

Le plus long tunnel ferroviaire au monde est ouvert au Simplon. Brown Boveri BBC l'équipe d'un système à courant triphasé. Le second tube, lui aussi long de 19,8 kilomètres, sera mis en service en 1922.

### 1909

Après de vives discussions au sujet de la convention internationale du Gothard, le chemin de fer du même nom passe aux mains de l'État et rejoint les CFF.

### 1911

Le premier trolleybus suisse commence à rouler à Fribourg. Il est mis officiellement en service l'année suivante.

### 1912

La première locomotive diesel opérationnelle circule à Winterthour. La locomotive diesel à entraînement par bielle développée par Diesel, Sulzer et Klose est construite par Sulzer et Borsig (Berlin). Les trois premiers cars postaux suisses relient Berne et Dettlingen.

### 1913

La ligne de 74 kilomètres du BLS Spiez–Brigue devient la deuxième ligne transalpine suisse après le Simplon. Sa pièce maîtresse est le tunnel à deux voies du Lötschberg, long de 14,6 kilomètres.

### 1923

L'abonnement demi-tarif supprimé en 1898 est réintroduit. Jusqu'en 1936, il existera un abonnement pour chacune des trois classes de prix.

### 1930

Le Glacier-Express effectue son premier voyage de bout en bout de St-Moritz à Zermatt.

# 175 ans de chemin de fer en Suisse

## Quelques jalons

### 1936

La deuxième étape de l'électrification des CFF est achevée. 72 % du réseau dispose de lignes de contact.

### 1940

Les CFF mettent en service la locomotive électrique la plus puissante au monde. Les trois locomotives Ae 8/14 d'une puissance allant jusqu'à 8162 kW sont la preuve de la haute performance industrielle de la Suisse.

### 1953

La commission chargée des horaires des CFF part aux Pays-Bas étudier l'horaire cadencé des chemins de fer néerlandais (NS). L'horaire cadencé sera introduit en Suisse en 1982.

### 1956

La troisième classe est supprimée dans toute l'Europe, en Suisse également.

### 1960

Le BLS lance le chargement d'automobiles selon un horaire au Lötschberg. Jusqu'en 1970, il transportera un million de véhicules.

### 1963

Les CFF commandent leurs 300 premiers distributeurs de billets. Ceux-ci sont aussi grands qu'une armoire de cuisine et permettent d'émettre 40 types de billets différents. Ils seront installés dans 200 gares à partir de 1964.

### 1968

Les CFF cessent l'exploitation de leur dernier train régulier à vapeur.

### 1980

L'aéroport de Zurich est doté d'une liaison ferroviaire performante, le tronçon Zurich–Oerlikon du premier aiguillage commandé par ordinateur des CFF.

L'ouverture du tunnel routier du Gothard sonne la fin du transport d'autos entre Göschenen et Airolo.

### 1982

Les chemins de fer suisses, à commencer par les CFF, instaurent l'horaire cadencé, une révolution pour le trafic voyageurs.

### 1984

Les principales entreprises de transport bâloises, les BVB et le BLT, lancent l'«Umweltschutzabo», qui entraînera en peu de temps une hausse de la demande de plus de 30 %.

### 1987

Pour des raisons environnementales, la Confédération subventionne l'abonnement demi-tarif, dont le prix est réduit à 100 francs. La demande explose. Les ventes du demi-tarif «Borromini» passent en quelques années de 600 000 à plus de deux millions d'exemplaires.

Avant la pandémie de coronavirus en janvier 2020, 2,745 millions d'abonnements demi-tarif et plus de 500 000 abonnements

généraux étaient en circulation (mi-janvier 2022: resp. 2,831 mio. et 409 000 abonnements). De nos jours, un peu moins de la moitié des habitants de la Suisse possèdent un abonnement de transports publics. Le demi-tarif et l'AG, outre les aménagements de l'infrastructure, font partie des ingrédients du succès des TP suisses.

### 1987

Rail 2000 est accepté en votation par 57 % des voix.

### 1990

La communauté de trafic zurichoise ZVV, qui comptera plus tard 44 entreprises participantes, est fondée. Parallèlement est inauguré le RER zurichois, premier système de réseau express régional suisse.

24 entreprises de transport urbaines intègrent le Service direct et acceptent dès lors l'abonnement général.

### 1992

Le peuple dit oui aux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) à 64 %.

### 1994

L'Initiative des Alpes, plus précisément l'article de la Constitution sur la protection des Alpes contre le transit routier, est acceptée par 52 % de la population.

### 1998

Le financement des grands projets ferroviaires est accepté en votation à 64 %. À la suite de cela, la Confédération autorisera un crédit de 30,5 milliards de francs pour ces grands projets, comme les NLFA.

### 1999

Les dispositions de la Réforme des chemins de fer 1 entrent en vigueur. Les CFF deviennent une société anonyme de droit public de la Confédération et seront, à long terme, assimilés aux entreprises de transport concessionnaires. Leur caisse de pension est désendettée à hauteur de plusieurs milliards de francs.

### 2004

La première étape de Rail 2000 est inaugurée avec la pièce maîtresse longue de 37 kilomètres entre Mattstetten et Rothrist.

### 2006

Le fonds d'infrastructure pour la circulation routière, les transports publics et la mobilité douce entre en vigueur. Les transports publics obtiennent un financement d'urgence notamment pour la gare de transit de Zurich.

### 2007

La première des deux grandes percées à travers les Alpes, le tunnel de base du Lötschberg, est reliée au réseau, à deux tiers sur une voie.

# 175 ans de chemin de fer en Suisse

## Quelques jalons

### 2014

Le peuple approuve largement le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) et une première étape de travaux devisée à 6,4 milliards de francs. FAIF permet que le fonds pour l'infrastructure ferroviaire (FIF) soit alimenté, notamment par les cantons, et ce sans limite dans le temps.

### 2016

En juin, le tunnel de base du Gothard, le projet phare des NLFA, est inauguré après 23 ans de travaux. Il assure le transport de voyageurs à partir de décembre. La construction du tunnel ferroviaire le plus long au monde a coûté plus de 12 milliards de francs.

### 2018

Les premiers bus électriques à batterie rejoignent le trafic régulier à Genève, grâce au système de recharge rapide TOSA.

### 2020

Début septembre, on fête l'inauguration du tunnel de base du Ceneri après 14 ans de travaux, et partant la finalisation des NLFA.

### 2021

L'Union des transports publics charge le bureau d'ingénieurs genevois Citec de réaliser une étude analysant comment les transports publics peuvent améliorer leur part dans la répartition modale. Les auteurs de l'étude présentent 38 mesures qui, combinées, visent une hausse de la part modale des transports publics de 28% aujourd'hui à 40%.

**Sources:** archives de l'UTP; publication «Du premier pont moyenâgeux au réseau de transport public le plus dense au monde. Chronique des transports publics et de l'UTP en 500 événements»

Des photos et illustrations historiques sont disponibles auprès de:

**CFF Historic:** [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)

**BLS:** [www.bls.ch/geschichte](http://www.bls.ch/geschichte)

**RhB:** [www.rhb.ch/medienportal](http://www.rhb.ch/medienportal) (Historic Images)