

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 27 (1947)
Heft: 1

Artikel: Les chemins de fer français et l'approvisionnement de la Suisse
Autor: Senarclens, Jean de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888617>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

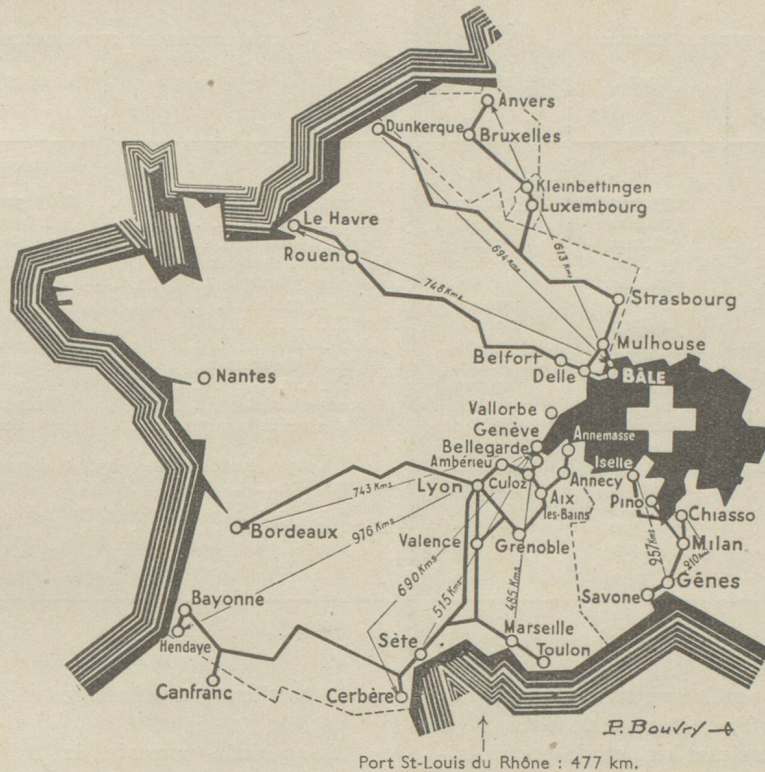
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

PRINCIPALES VOIES D'ACHEMINEMENT DU RAVITAILLEMENT DE LA SUISSE



LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET L'APPROVISIONNEMENT DE LA SUISSE

par

Jean de Senarclens

de la Chambre de commerce suisse en France

Chacun s'incline devant l'héroïsme déployé pendant la guerre par les cheminots français et devant l'effort admirable qu'ils ont accompli depuis la libération pour remettre en état le réseau de la S. N. C. F., effort qui met en pleine lumière cet axiome de toujours : les chemins de fer au service de la nation. Malgré les destructions colossales qu'il a subies, malgré le manque presque complet de transports routiers, le réseau ferré assure la vie économique et le ravitaillement de la France dans des conditions qui forcent l'admiration et la reconnaissance.

L'état désastreux du réseau lors de la libération est connu.

4.000 km. de voies	5 %
115 gares importantes	38 %
71 dépôts de machines	55 %
19 ateliers de réparations	61 %
670 postes de signalisation	13 %
13.100 appareils de voies	14 %

2.700 ouvrages d'art	7,3 %
70 tunnels	4,5 %
20 sous-stations électriques	11 %
13.540 locomotives	79 %
336.000 wagons	70 %
31.453 voitures	84 %

avaient été détruits, endommagés ou volés.

Pour faire face à cette tâche colossale de reconstruction en même temps qu'à un trafic chaque jour grandissant, la S. N. C. F. ne disposait pas des quantités nécessaires de charbon et de fer.

Pendant l'été 1944, la production française de houille dépassait à peine la consommation moyenne du réseau ferré en période normale. C'est dire à quel point l'approvisionnement en charbon fut angoissant pour les chemins de fer pendant toute la période critique qui a suivi la libération et jusqu'à la fin de l'année 1945.

PRINCIPAUX COURANTS DU TRAFIC FERRÉ VERS LA SUISSE

EN TRANSIT PAR LA FRANCE			MARCHANDISES DE PROVENANCE FRANÇAISE		
	1945	1 ^{er} semestre 1946		1945	1 ^{er} semestre 1946
	En tonnes			En tonnes	
Céréales	155.000	74.200	Combustibles minéraux	65.300	267.200
Produits métallurgiques	112.200	206.000	Vins	62.400	28.200
Denrées coloniales	58.200	33.000	Engrais (potasses)	50.600	49.500
Essences	53.800	29.600	Minerais et métaux	14.300	6.500
Combustibles minéraux	32.200	63.000	Produits chimiques	9.700	4.900
Vins	29.300	29.700	Pierre et craie	7.200	800
Fruits et légumes	28.700	19.300	Bois	5.200	28.600
Minerais et métaux	22.300	3.000	Talc	4.200	3.600
Corps gras	15.500	9.400	Fruits et légumes	2.400	1.300
Produits chimiques	15.200	19.600	Son	1.300	—
Engrais	12.500	54.200	Bitumes et résines	1.100	—
Textiles	11.400	35.500	Produits métallurgiques	600	35.400
Huiles minérales	4.700	70.000	Autres marchandises ayant donné lieu à trafic		
Matériaux de construction	4.300	16.000	Automobiles		1.800
Bitumes et résines	4.000	28.900	Sable		8.900
Pierres et craies	3.700	12.000	Chaux et ciment		1.000
Fruits secs	3.500	6.700			
Objets manufacturés	1.000	1.000			

En ce qui concerne les métaux ferreux, les besoins annuels de la S. N. C. F. en temps de paix, pour assurer l'entretien de son matériel et de ses installations ainsi que le renouvellement de son parc, sont de l'ordre de 600.000 tonnes. Depuis la libération, alors que la S. N. C. F. doit faire face à d'importants travaux de reconstruction, qu'elle a un arriéré d'entretien de près de sept ans à rattraper, qu'elle doit remettre en état plusieurs milliers de locomotives et de voitures et plusieurs dizaines de milliers de wagons gravement avariés au cours des hostilités, elle n'a reçu qu'un tonnage de métaux ferreux égal à la moitié de ses besoins normaux du temps de paix.

Le retard actuel au seul titre de l'entretien et de la reconstruction des voies et installations fixes est de l'ordre de 2 millions de tonnes.

Dans l'impossibilité d'obtenir en France les métaux ferreux nécessaires, la S. N. C. F. a dû passer d'importantes commandes de matériel moteur et roulant à l'étranger.

Pour la même raison, les ateliers des C. F. F. à Yverdon et à Zurich et 11 entreprises privées en Suisse se sont chargés de réparer des wagons français avariés. De juillet 1945 à octobre 1946, 2.989 wagons et fourgons avaient été réparés, représentant au total 2.310.000 heures de travail. Le rythme actuel est de l'ordre de 230 véhicules par mois, pour un montant de 2 millions de francs suisses. Il se poursuivra jusqu'aux derniers mois de 1947.

En décembre 1945, les ateliers des C. F. F. à Yverdon et une fabrique de locomotives entreprenaient la réparation de locomotives françaises. Le marché passé est de l'ordre de 250 millions de francs français.

L'APPROVISIONNEMENT DE LA SUISSE

En période normale, la Suisse importe environ 8 millions de tonnes de marchandises par an, dont 2 millions 1/2 par le Rhin. Près de 2 millions de tonnes (30 p. 100) lui parviennent par les lignes de la S. N. C. F. Les principaux points d'entrée, la carte reproduite ci-dessus le démontre clairement, sont Bâle et Genève. Le premier accueille normalement un million de tonnes de marchandises par année. La répartition du trafic entre ces deux points de transit est fonction de l'importance respective des ports de la Manche et de la mer du Nord par rapport à ceux de l'Atlantique et de la Méditerranée dans le trafic suisse d'importation.

La guerre, puis l'encerclement de la Suisse en 1940, condamnèrent le port de Bâle à l'inaction et détournèrent le trafic français de la gare de Bâle. En revanche les importations par les ports méditerranéens se développèrent et durant toute la guerre la S. N. C. F. écoula un trafic relativement important vers la Suisse : il atteignait encore 512.000 tonnes en 1943, 364.000 t. en 1944.

Les bombardements qui ont précédé le débarquement du 6 juin 1944 et les transports militaires qui ont suivi sur le peu de voies restées intactes ou réparées, ont paralysé pour quelques mois tout trafic d'exportation ou de transit sur le réseau français. Le 21 juin, le trafic franco-suisse cesse complètement, immobilisant en France 800 wagons qui n'ont pu entrer en Suisse que partiellement dans le courant du mois de juillet et bloquant 1.800 tonnes de marchandises suisses à Marseille, 400.000 tonnes environ en Espagne et au Portugal.

Au mois de septembre 1944, l'Office de guerre pour les transports à Berne met en service un train routier de 20 camions de 10 tonnes faisant une fois par semaine la navette entre Genève et Port-Bou. Même ce trafic, si insignifiant qu'il soit au regard des besoins de la Suisse, se heurte au veto des autorités militaires alliées.

Des négociations menées au mois d'octobre entre les administrations ferroviaires française et suisse prévoient l'acheminement journalier d'un ou deux trains de Sète ou de Cerbère vers la Suisse, sous réserve que les C. F. F. fourniront les wagons vides, les locomotives et le charbon nécessaires.

Les premières machines suisses firent leur apparition sur des lignes de la région Sud-Est le 1^{er} novembre 1944, mais en raison de l'encombrement du réseau par les convois militaires, cet essai de rétablissement du trafic franco-suisse n'eut pas de lendemain. Ce n'est que dans les tout derniers jours de décembre 1944 que le service du blocus autorisa le transit d'Espagne en Suisse d'un train journalier de céréales et de trois trains de marchandises diverses qui encombraient les gares de Cerbère et de Port-Bou et gênaient le transit des stocks entreposés à Barcelone. Deux trains de 1.200 tonnes environ quittèrent Cerbère au cours du mois de janvier 1945, mais le transport à l'aller comme au retour se heurtait encore à des difficultés considérables. Trois trains vides furent acheminés par les C. F. F. sur Marseille pour y prendre les marchandises qui s'y trouvaient entreposées.

Enfin, le 8 mars, les négociations menées à Berne entre les alliés et la Suisse aboutirent à la conclusion d'un accord prévoyant, entre autres dispositions, la mise en marche de cinq trains de marchandises par jour, d'une charge totale de 2.200 tonnes nettes, au départ des ports espagnols et de Toulon. Ce rythme ne put être tenu dès le début en raison des transports militaires qui accaparaient le réseau français. En avril, 720 à 750 tonnes de marchandises arrivaient chaque jour de Cerbère, de Marseille et de Toulon. En mai, en juin, en juillet : 1.000 tonnes environ ; en août : 1.500 tonnes ; en septembre : 1.700 tonnes ; à la fin de l'année, le tonnage prévu était atteint, si bien qu'au printemps 1946 les stocks de denrées alimentaires entreposés en Espagne et au Portugal avaient pu entrer en Suisse, les uns par fer, les autres par cabotage via Sète, Marseille, Toulon, Gênes ou Anvers.

Un trafic considérable s'est ainsi établi entre la France et la Suisse, si considérable à certains moments que la gare de Genève-Cornavin, presque seule à l'absorber, se trouvait embouteillée. La réouverture de la gare de Bâle en juillet 1945 facilita l'importation de produits français du Nord et de l'Est et le transit des marchandises de provenance belge, hollandaise et luxembourgeoise, si bien qu'en 1945 le trafic ferroviaire de toutes les voies françaises vers la Suisse atteignit au total 1.065.000 tonnes. Pendant le premier semestre 1946 les transports vers la Suisse se montèrent au total à 1.365.000 tonnes, dépassant largement les chiffres d'avant-guerre (1.756.000 tonnes pour toute l'année 1938).

Pendant l'année 1946, nous l'avons vu, les points de transit du réseau ferré franco-suisse ont eu à faire face à un trafic exceptionnellement élevé. Aujourd'hui, le Rhin est à nouveau navigable, Gênes, Savone accueillent à nouveau du ravitaillement pour la Suisse et peu à peu le trafic d'importation reprend une allure normale. Il y a lieu néanmoins de tenir compte du fait que les pays d'outre-mer tiennent une place plus importante qu'avant-guerre dans l'approvisionnement de la Suisse, ce qui doit se traduire par une activité accrue des ports de l'Atlantique, de la Manche et de la Mer du Nord.

Le choix entre les ports français et étrangers dépend avant tout du facteur prix, mais également du facteur délai.

Actuellement, les C. F. F. envoient chaque jour 50 wagons à Gênes, qui prennent 4 jours 1/2 pour le trajet aller et retour Chiasso-Gênes, 5,8 jours Domosola-Gênes. Les autres pays fournissent, d'une façon générale, eux-mêmes le matériel. Le trajet Anvers-Bâle simple course prend 3 jours, Marseille-Genève 5 jours. Lorsqu'un bateau arrive pour la Suisse à Marseille et que la charge est suffisante pour former un train-bloc, celui-ci met 2 jours pour parvenir en Suisse. Ces chiffres montrent que la S. N. C. F., bien que défavorisée par les distances, s'efforce de satisfaire notre pays par des délais relativement courts.

Les frais de transport dépendent à la fois du coût du transport par mer, des frais de transbordement, d'entreposage, etc. et des tarifs ferroviaires.

Ces derniers sont sensiblement égaux sur les chemins de fer italiens et français, si bien que le transport Gênes-Chiasso revient à moins de la moitié, en raison de la distance, du transport Marseille-Genève. En revanche, le trajet Anvers-Bâle est sensiblement plus coûteux que ce dernier trajet, de même que celui qui sépare Le Havre de Bâle, plus long de 135 kilomètres. Les tarifs de la S. N. C. F. ne sont donc pas prohibitifs ; ils sont à l'indice 526 par rapport à 1938, époque où ils étaient considérés comme les plus bas d'Europe, alors que l'indice du coût de la vie est actuellement supérieur à 800.

Malheureusement, les frais et les conditions du transbordement ne sont pas toujours à l'avantage des ports français qui se sont vus progressivement désertés au profit de Gênes et d'Anvers.

Nous croyons savoir qu'une révision des tarifs ferroviaires et portuaires est à l'étude afin de ramener en France le trafic de ces ports. Souhaitons qu'elle aboutisse et que l'aide apportée à la Suisse par la S. N. C. F. durant cette guerre, aide efficace et fraternelle, se traduise aujourd'hui, comme un juste retour des choses, par un large apport de marchandises suisses aux lignes de la S. N. C. F.

Jean de Senarclens.