

## Normalisation de deux réseaux à racines communes : les chemins de fer allemands

Konrad Schliephake

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1969>

DOI : 10.4000/rhcf.1969

### Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

### Édition imprimée

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 156-158

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Konrad Schliephake, « Normalisation de deux réseaux à racines communes : les chemins de fer allemands », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 26 | 2003, mis en ligne le 20 janvier 2015, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1969> ; DOI : 10.4000/rhcf.1969

---

## Normalisation de deux réseaux à racines communes : les chemins de fer allemands

Quelle histoire dramatique que celle du plus grand réseau de l'Europe en dehors de la Russie ! Étatique depuis les années 1870, unifié en 1920, ses 54 000 km de lignes (1937) sont, en 1945, à 40 % détruits et il est morcelé entre plusieurs états et administrations (y compris la Saarbahn jusqu'en 1957). Ses héritiers les plus riches sont les zones d'occupation en Allemagne de l'Ouest avec 31 000 km de lignes et la Zone soviétique avec 13 000 km. Les premiers pas de la reconstruction sont faits en commun, gênés, à l'Est, par les réparations réclamées par les Soviétiques. La division entre les deux zones se fait peu à peu : en 1948 avec l'introduction de monnaies différentes, en 1949 avec la fondation de la RFA et de la RDA, jusqu'à ce que, en 1951, la création du rideau de fer et la coupure des derniers liens locaux laissent seulement quatre lignes pour les voyageurs et les marchandises et six lignes de fret passer à travers la nouvelle frontière. La *Deutsche Reichsbahn* de l'Est conservait le nom original - anachronique pour cet État socialiste - du réseau antérieur pour faire valoir, au titre d'héritière de la *Reichsbahn* de 1937, son droit sur les installations ferroviaires de Berlin (est et ouest). Mais, comme la *Deutsche Bundesbahn*, ainsi nommée depuis 1949, elle dépendait étroitement du ministère des Transports. En RDA, la DR conservait aussi son quasi-monopole du marché de la mobilité, comme nous le montre le tableau 1.

Du côté est se dessine un chemin de fer qui domine le marché sans efforts, qui reste en situation de monopole, notamment pour les marchandises. Ses agents sont en conséquence fiers de leur travail, maintiennent une tradition ouvrière, mais sont aussi peu accueillants à l'innovation et montrent peu d'égards pour les exigences de leur clientèle. Les trains sont lents, le matériel souvent vétuste et peu fiable, mais le trafic principal est constitué de pondéreux dont le transport ne pose pas de difficultés particulières, le lignite représentant 50 % des marchandises ! Quant aux employés des entreprises étatiques, ils sont peu soucieux de la ponctualité des trains qui les emmènent sur leur lieu de travail... A l'Ouest, l'image des chemins de fer, par contre, change du tout au tout dans les années 1970 : vis-à-vis d'un trafic routier en plein développement le chemin de fer devient « le transporteur des restes » : pour le trafic voyageurs ce sont les « 4 A » – *Arme* (pauvres), *Alte* (vieux), *Auszubildende* (écoliers) et *Ausländer* (étrangers) –, pour le fret les marchandises en vrac comme le charbon, la ferraille et les déchets.

Année/pays	Marchandises (1)		Voyageurs (2)	
	%	Milliards de t/km (3)	%	Milliards de v/km (2) (3)
R.F.A. 1960	37,3%	139,7	34,8%	240,6
R.D.A. 1960	...	...	..	...
R.F.A. 1980	25,4%	255,3	19,2%	598,6
R.D.A. 1980	67,0%	84,6	56,4%	107,7
R.F.A. 1989	21,6%	288,0	15,1%	686,3
R.D.A. 1989	72,5%	82,5	38,1%	138,7
R.F.A. 1997	16,2%	450,6	15,2%	923,1

(1) y compris transports routiers courte distance

(2) y compris transports urbain en commun

(3) Total tkm/pkm effectués (route, rail, nav. fluviale, conduites)

Calculé par K. Schliephake d'après *Verkehr in Zahlen*, Bonn, 1991, 1998.

Tableau 1. Position des chemins de fer sur le marché de la mobilité en Allemagne (voyageurs-km et tonnes-km), 1960 à 1997

Malgré la mise en œuvre de programmes très innovants comme le réseau *Intercity* cadencé à l'heure, avec le slogan « seul le tramway est plus fréquent », ou des trains de fret acheminant les marchandises en « saut de nuit », une majorité des politiciens – et de la population dont pas plus de 20 % utilise aujourd'hui régulièrement le train – considère la DB comme un « trou à milliards » (de DM). En fait cet organisme reçoit environ 15 milliards de DM de subvention par an, avec un déficit cumulé à partir des dépenses courantes de plus de 40 milliards de DM en 1990. Cette tendance suscite par ailleurs une grande attention de l'entreprise à l'évolution du marché de la mobilité qu'elle veut (re-)gagner à coups de campagnes de marketing, en poursuivant la modernisation des équipements et des services et en mettant l'accent sur les avantages écologiques du train. Les cheminots ouest-allemands savent depuis les années 1970 déjà, et encore davantage depuis les privatisations de 1995, qu'ils doivent lutter pour leur entreprise, dont la qualité et l'impact sur le marché dépendent de leurs actions quotidiennes. La réunification technique des deux réseaux entamée depuis 1990 est accomplie au moins pour les grandes axes, où les « Projets de l'Unité allemande » ont apporté

des progrès notables. L'amalgame de deux cultures, de deux attitudes envers une clientèle unie aujourd'hui dans sa mobilité, s'avère plus difficile. Les anciens de la Reichsbahn ne s'adaptent pas tous facilement aux nouvelles exigences du marché et aux changements institutionnels et techniques. Plus de la moitié d'entre eux ont déjà perdu leur travail, souvent dans des conditions pénibles. Mais ces changements sont nécessaires puisque sans eux le chemin de fer perd sa ressource plus important : ses clients !

---