Aspects actuels de l'exploitation ferroviaire

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **102 (1976)**

Heft 25: **SIA spécial, no 6, 1976**

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-72967

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

[2] M. Paquet, B. Rebora, Th. Zimmermann : dito. Partie II : *Analyse numérique non linéaire du modèle de caisson.* Mémoires de l'AIPC, 1976, vol. 36-II.

[3] R. Favre, M. Koprna, J.-P. Jaccoud : dito. Partie III : *Essai sur modèle d'un caisson en béton précontraint à cavités multiples.* Mémoires de l'AIPC, 1976, vol. 36-II.

[4] R. Lafitte, B. Saugy, F. Vuilleumier : dito. Partie IV : *Synthèse des calculs et des essais sur modèle.* Mémoires de l'AIPC, 1976, vol. 36-II.

[5] R. Favre, M. Koprna, J.-P. Jaccoud : *Centrale HHT 3×500 MW_e — Projet suisse. Essais sur modèle du caisson de réacteur en béton précontraint.* Rapport principal des essais. CEBAP, novembre 1975, rapport C 148.06.

[6] R. Favre, J.-P. Jaccoud : dito. Rapport complémentaire. CEBAP, mai 1976, rapport C 148.07.

Adresse des auteurs :
Renaud Favre, professeur
Milan Koprna, Dr ès sc.
Jean-Paul Jaccoud, ing. EPF
CEBAP, Centre d'études du béton armé
et précontraint de l'EPFL
avenue de Cour 33, 1007 Lausanne

ASPECTS ACTUELS DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE[1]

En mai dernier, on apprenait que l'Office fédéral des transports (OFT) allait proposer la suppression de trois lignes de chemin de fer secondaires de Suisse romande et leur remplacement par des services d'autobus. Il s'agissait des lignes Nyon-Saint-Cergue-La Cure (24 km), Aigle-Sépey-Diablerets (22,4 km) et Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (23,1 km). Cette nouvelle était surprenante à plus d'un titre : les trois chemins de fer concernés desservent des régions de montagne et connaissent des pointes de trafic importantes en hiver, lorsque de nombreux skieurs gagnent les champs de neige. La reprise de ce trafic dans des conditions de confort, de régularité et de sécurité tant soit peu acceptables est tout simplement inconcevable. Les régions touchées par cet ukase sont parfaitement conscientes de la valeur d'une desserte ferroviaire. C'est ainsi que les communes riveraines de la ligne Nyon-Saint-Cergue-La Cure ont accepté de participer de façon importante aux frais d'assainissement de « leur » ligne, selon le précepte « aide-toi, Berne t'aidera ».

On veut espérer que grâce aux prises de position décidées des cantons du Valais et de Vaud (on ne peut que se réjouir de voir ce dernier comprendre enfin l'importance d'une véritable politique ferroviaire cantonale, dont l'absence s'est si longtemps fait sentir), ainsi que des régions desservies, sera maintenue une infrastructure irremplaçable.

Il est regrettable que par cette condamnation pour le moins hâtive et à courte vue, l'OFT ait connu une publicité aussi négative, aggravée par le sentiment que cette désinvolture pourrait ne toucher que les chemins de fer régionaux romands, leurs pendants d'outre-Sarine continuant à bénéficier de la manne fédérale.

Les deux articles qui suivent illustrent les préoccupations des spécialistes ferroviaires de l'OFT et indiquent l'avenir qu'ils prévoient pour le rail. Comme nous en avons exprimé la conviction dans ces colonnes à plusieurs reprises, ils considèrent le chemin de fer comme un moyen de transport moderne, dont la mise à jour de façon continue est seule à même de répondre à des besoins vitaux de notre pays. L'importance du facteur économique demande une rationalisation intense, dont les éléments principaux sont esquissés. On remarquera à ce sujet que le rail doit satisfaire à des impératifs de sécurité inconnus des transports routiers qui lui imposent des charges très lourdes. Ne parlons du confort que pour mentionner qu'un projet prévoit de desservir Saint-Cergue à partir de Nyon avec des cars offrant 72 places assises et 77 places debout... Il est évident que l'usager du chemin de fer attend de ce dernier des conditions de confort nettement meilleures.

On pourrait consacrer plusieurs pages aux distorsions flagrantes, en ce qui concerne le confort, la sécurité, la capacité de transport, la régularité des prestations en trafic voyageurs et marchandises, la gestion de l'énergie et l'impact sur l'environnement, dont sont affectés les projets de remplacement d'un service ferroviaire par une desserte routière.

On peut également relever que la suppression de lignes aggraverait directement la situation de celles continuant d'exister, par la diminution du volume des commandes groupées de matériel roulant, entraînant l'augmentation du prix unitaire.

Notons enfin que les commandes de matériel ferroviaire aident l'industrie suisse à maintenir sa situation sur le marché mondial, où elle bénéficie d'une longue tradition d'exportation et où la mise en valeur des pays en voie de développement requiert la construction de nombreux nouveaux réseaux.

Les lignes qui suivent permettront de mieux comprendre les contraintes que comporte l'exploitation ferroviaire, les charges financières qui en résultent, ainsi que de mieux apprécier la qualité des prestations fournies. Nous nous réservons de prendre plus nettement position quant à l'avenir proposé pour les trois lignes menacées en Suisse romande.

Jean-Pierre Weibel.

L'exploitation ferroviaire face à l'avenir

Le chemin de fer, bien que plus que centenaire, est resté jeune et dynamique. Il y a, à ce phénomène, plusieurs raisons et si, dès sa naissance, il a détrôné la diligence, il doit sa vitalité actuelle à ses concurrents les plus acharnés qui sont l'automobile et l'avion. En effet, le développement formidable de l'automobile particulière et de l'aviation civile a obligé le rail à se tenir constamment à la pointe du progrès pour maintenir sa compétitivité face à ses rivaux. En théorie, on parle volontiers de la complémentarité des divers moyens de transport ; dans la pratique, on constate qu'il s'agit surtout d'une lutte dans laquelle le rail s'efforce de maintenir et de promouvoir les secteurs d'activité où, *de par sa nature, il offre une suprématie plus ou moins reconnue.*

Tenant compte de ces impératifs, l'exploitation ferroviaire a bénéficé, d'une part,

— de sa longue expérience et de l'essor considérable de la technique qui trouvait ainsi un domaine d'application sans cesse renouvelé,

et, d'autre part,

— de la situation conjoncturelle qui l'a obligée à explorer toutes les ressources disponibles pour remplacer — par des méthodes de travail élaborées et par des mesures de rationalisation — la main-d'œuvre faisant défaut.

Cet état de choses est donc à l'origine des mesures qui ont finalement touché pratiquement tous les domaines de l'exploitation.

1. Bases légales

Il convient de relever que, dans le domaine des transports publics, les entreprises ne sont pas complètement libres de faire ce qui leur plaît en matière de rationalisation. Indépendamment du fait que les diverses associations d'intérêts économiques peuvent opérer des pressions à l'encontre de toute modification du statu quo, la législation en vigueur fixe également certaines limites destinées essentiellement à préserver le caractère de service public des entreprises de transports. C'est ainsi que, par exemple, la réduction des prestations offertes est subordonnée à l'approbation de l'autorité fédérale de surveillance.

[1] Contributions élaborées par l'Office fédéral des transports, Berne, en collaboration avec la rédaction.