Objekttyp:	Miscellaneous
ODIEKTIAD.	MISCEIIANEOUS

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band (Jahr): 104 (1978)

Heft 14: SIA spécial, no 3, 1978: Les chemins de fer dans la conception

globale des transports

PDF erstellt am: 11.06.2024

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

l'unanimité au sein de la commission, alors que les transports privés y étaient bien représentés.

Il est intéressant de relever que cet avenir favorable au rail résulte d'hypothèses plutôt favorables à la route, notamment en ce qui concerne le prix et la disponibilité illimitée des carburants. Une hausse plus rapide des prix pétroliers ou une insécurité croissante de l'approvisionnement en hydrocarbures ne ferait que renforcer la position des chemins de fer.

Dans une certaine mesure, la CGST marque un recul de la tendance centralisatrice, en conférant des compétences accrues aux cantons en ce qui concerne les transports régionaux.

La commission a su éviter l'écueil d'une compétition sans merci entre le rail et la route, en choisissant la voie de l'harmonisation. Cette attitude a déjà récolté ses fruits : le ton s'est calmé dans les échanges de vues entre les organes de presse des deux modes de transport, à l'exception de quelques incorrigibles. Il est en particulier mieux apparu que l'automobiliste et les chemins de fer ont plus d'intérêts communs qu'on ne le croyait généralement.

La CGST propose la constitution d'une Commission consultative permanente d'environ 15 membres, représentant les milieux de l'économie, des usagers des transports, de la science et des différentes parties du pays. Elle serait chargée de vérifier que les moyens affectés à la politique

des transports soient utilisés en fonction des objectifs de la CGST. En outre, elle aurait à adapter ces objectifs en fonction d'une évaluation permanente des facteurs ayant conduit à la conception telle qu'elle est proposée par la Commission Hürlimann. Il s'agit là d'un excellent instrument de contrôle de l'administration.

La Commission de la CGST a en effet élaboré un outil permettant non seulement de faire le point de la situation actuelle et d'établir des prévisions sur la base de ces constatations, mais d'adapter ces pronostics à l'évolution et aux expériences ultérieures.

Eu égard à l'état quasi anarchique actuel dans le domaine des transports et à l'absence de moyens d'intervention de la part des pouvoirs publics, il est souhaitable que la CGST soit acceptée comme un tout, sans être édulcorée ou modifiée dans son essence, dans les délais les plus brefs. Le conseiller fédéral Willi Ritschard, président de la Confédération, admet avec optimisme que la révision constitutionnelle permettant la mise en vigueur de la CGST puisse être soumise au souverain en 1981. Il est à souhaiter de plus que toutes les instances et organisations appelées à se prononcer au cours de la procédure de consultation partagent le dynamisme de M. Ritschard. Ainsi pourrait être mise en chantier une des tâches les plus importantes de notre génération.

JEAN-PIERRE WEIBEL

Annexe I

Membres de la Commission fédérale de la CGST

Albrecht August, El.-Ing., Nationalrat, Regierungsrat, Buochs NW

Baschung Marius, Fürsprecher, Delegierter für Raumplanung, Schaffhausen

Bättig Karl, Dr. med., Professor am Institut für Verhaltenswissenschaft ETH Zürich, Dübendorf

Biel Walter, Dr. rer. pol., Nationalrat, Zürich

Bieri Rudolf, Fürsprecher, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Zollikofen

Böhlen Bruno, Dr., Stellvertretender Direktor des Eidg. Amtes für Umweltschutz, Bützberg

Bosset Eric, inspecteur cantonal des eaux, Lausanne

Breitenmoser Albin, Geschäftsführer der Schweiz. Schiffahrtsvereinigung, Basel

Christen Hans-Rudolf, Dr., Präsident des Treuhandverbandes des Autotransportgewerbes TAG, Bern

Colombi Renato, ing., capo dell'Ufficio cantonale delle strade nazionali, Bellinzona

Crespi Gian Carlo, avvocato, Bellinzona

Desponds Roger, ing. dipl., Président de la Direction générale des CFF, La Conversion VD

Dreyer Pierre, conseiller aux Etats, conseiller d'Etat, Fribourg

Dubochet Jean Emmanuel, ing., président de l'Union suisse des professionnels de la route, Lausanne Düby Hans, früher Präsident des Föderativverbandes des Personals öffentlicher Verwaltungen und

Betriebe, Bern Favre John, directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, Berne

Freiburghaus Erwin, Nationalrat, Zentralpräsident des Schweiz. Gemeindeverbandes, Rüfenacht BE

Frutiger Hans, dipl. Bau-Ing., Präsident der Gruppe der Schweiz. Bauindustrie, Thun

Garbani René, Dr., früher Geschäftsleiter des Verbandes schweiz. Motorlastwagenbesitzer ASPA, Bern Gehriger Adolf, Fürsprecher, Abteilungsdirektor der Swissair AG, Winkel bei Bülach ZH

Geiser-Imobersteg Ruth, Frau, Gemeinderätin, Bern

Genton David-Louis, Prof., directeur de l'Institut de technique des transports EPF Lausanne, Lausanne

Häberlin Curt, Fürsprecher, Direktor des Automobil-Clubs der Schweiz ACS, Bern

Hersch Jeanne, Mme, Professeur en philosophie, Genève

² Hidber Carl, dipl. Ing., Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich, Leiter des Stabes GVK-CH, Luzern

¹ Hürlimann Alois, Dr., Nationalrat, Walchwil ZG

Hutzli Peter, Dr., Sekretär des Vororts des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins, Herrliberg

Jakob Jules, dipl. Ing., Direktor des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Bern

Kämpfen Werner, Dr., Direktor der Schweiz. Verkehrszentrale, Zürich

Kaspar Claude, Prof., Direktor des Instituts für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen, St. Gallen

Kim Kurt, Dr., a. Regierungsrat, Vorsitzender der Arbeitsgruppe des Bundes für Raumplanung, Aarau Kohler Raoul, conseiller national, conseiller municipal, Bienne

Kohler Raoul, conseiller national, conseiller municipal, Bienn Künzi Hans, Prof., Nationalrat, Regierungsrat, Zürich

Latscha Werner, Dr., Generaldirektor der Schweiz.Bundesbahnen, Bern

Lendi Martin, Prof. für Rechtswissenschaft, Mitglied der Leitung des ORL-Instituts der ETH Zürich, Küsnacht

Manz Paul, Regierungsrat, Rothenfluh BL

Marquart Jean-Pierre, directeur du Touring-Club Suisse TCS, Genève

² Martin Yves, Me, secrétaire général du Département de l'économie publique du canton de Genève, Vevrier GE

Meier Werner, Nationalrat, Präsident des Schweiz. Eisenbahnerverbandes, Allmendingen

Müller Edmund, Oberstdivisionär, Unterstabschef Logistik des Stabes der Gruppe für Generalstabsdienste, EMD, Oberwichtrach Neukomm Willy, Dr., Vizedirektor des Schweiz. Bauernverbandes, Windisch AG

Nobel Guido, directeur général des Entreprises des PTT, Bienne

Pfund Carl, Dr., Dir. des Verbandes schweiz. Transportunternehmungen des öffentl. Verkehrs VST, Zimmerwald

Raaflaub Alfred, Dr., Verwaltungsratspräsident Raffinerie de Cressier SA, Ascona TI

²Ramseier Fritz, Fürsprecher, früher Zentralpräsident des TCS, Thun

Raths Werner, Dr., Chef des Regionalplanungsamtes des Kantons Thurgau, Frauenfeld

Risch Paul, Prof., Generaldirektor der Kantonalbank von Bern, Wabern

²Rivier Robert, administrateur de Transhelvetica SA, président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, Mathod VD

Rösch Hans, Schweiz. Vereinigung der Transportbenützer, Witterswil SO

Rotach Martin, Prof., Direktor des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der ETH Zürich, Erlenbach ZH

Rüegg Max, Dr., Sekretär der Zürcher Handelskammer, Erlenbach ZH

Schälchli Jakob, Dr., Generalsekretär des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes FRS, Toffen BE ²Schärer Arnold, Dr., Generalsekretär der SBB, Bern

Schlumpf Leon, Dr., Ständerat, Regierungsrat, Felsberg GR

Schürch Oscar, Dr., Direktor der Eidg. Polizeiabteilung, Bern

Schweizer Kurt, Gemeinderat, Bern

Stucki Fridolin, Dr., Ständerat, Regierungsrat, Netstal GL

Stüdeli Rudolf, Dr., Direktor der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung, Wabern BE

Tissières Rodolphe, Me, Martigny VS

²Trachsel Peter, Fürsprecher, Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, Burgdorf Vouga Jean-Pierre, Prof., délégué-adjoint à l'aménagement du territoire, Lausanne

Waldis Alfred, Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern

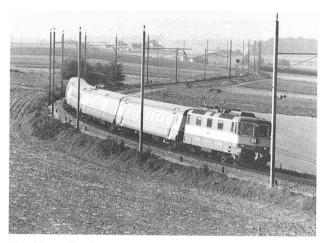
Wyss Edmund, Dr., Regierungsrat, Basel

L'avenir du rail vu par ses responsables

Interview de M. Roger Desponds, président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux

La conception globale des transports a été élaborée par une commission rassemblant des représentants de milieux fort différents, allant de l'Université à la haute finance, du rail à la route, de la navigation fluviale aux ailes, de l'usager à l'exploitant, de l'économie privée à l'administration. Pour remarquable que soit l'unanimité recueillie par le projet, il ne saurait répondre parfaitement aux vœux de chacun. Dans ce numéro consacré à la place du rail dans la CGST, il nous a paru indispensable de connaître l'avis du plus haut responsable des CFF sur l'avenir de son entreprise, tel que le permet la nouvelle conception.

M. Roger Desponds, ingénieur civil diplômé de l'EPFL — qui s'est déjà exprimé plusieurs fois dans nos colonnes répond à dix questions suggérées par un premier examen de la CGST.



Un premier examen de la nouvelle conception globale des transports proposée par la commission Hürlimann montre qu'un rôle important, même croissant, y est envisagé pour le chemin de fer dans notre pays. Est-ce là votre avis?

Il est certain qu'un rôle important, voire essentiel, est dévolu au chemin de fer dans le futur système des transports. De l'avis de la commission, il faut s'attendre à un revirement de la situation concernant la demande dans les transports de personnes, revirement qui entraînera un élargissement de la part du marché du rail. La condition à remplir par les entreprises ferroviaires est la création d'une offre rendue plus séduisante par la compression des temps de parcours, notamment entre les centres - grâce à la construction de nouvelles transversales — et par un horaire plus étoffé. Ces prévisions sont considérées cependant

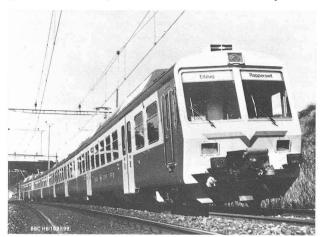


Fig. 11. — Confort et vitesse sont les éléments les plus évidents sur lesquels il convient de se pencher pour augmenter l'attractivité du chemin de fer. A gauche: composition de voitures à caisse inclinable dans les courbes, climatisées (photo CFF). A droite: nouvelle rame de banlieue RABDe 8/16 en alliage léger, à commande par thyristors; démarrage et accélération sans à-coups, grâce à des techniques avancées (photo BBC).

Président

Membre du comité directeur