

Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 57 [i.e. 58] (1987)

Heft: 7: Rail 2000 : une chance unique pour la région!

Artikel: Un "OUI" résolu en faveur des transports publics

Autor: Crippa, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824483>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

Un « OUI » résolu en faveur des transports publics

Par Michel CRIPPA, directeur général des CFF



Le scrutin fédéral du 6 décembre à venir nous place tous devant une décision fondamentale: avec un **OUI** au projet Rail 2000, nous donnons à nos chemins de fer et à l'ensemble du réseau très dense des moyens de transports publics de notre pays sa dernière chance en tant que solution de rechange attractive face au trafic individuel.

La situation initiale

Nous le savons tous: un système de transport fonctionnant bien est vital pour notre pays, non seulement pour ses habitants (et notamment pour ceux qui ne disposent pas de voiture), mais aussi pour toute son économie et pour nos hôtes. Le besoin croissant de mobilité, tant pour les personnes que pour les marchandises, qui n'a fait qu'augmenter au cours des 35 dernières années, n'a été satisfait qu'au prix d'énormes investissements, consentis presque exclusivement en faveur de la route.

Depuis 1950, les prestations des transports routiers se sont multipliées par 12 dans le trafic des voyageurs et par 8 dans celui des marchandises.

Les investissements en faveur du rail se sont limités, dans la plupart des cas, à l'entretien et au remplacement. Les prestations des transports publics, durant le même laps de temps, ont moins que doublé. Cependant, les transports

de marchandises ont plus que triplé, principalement grâce au transit par le rail. La part relative des chemins de fer et des bus sur la totalité des transports a baissé de 55 à 15 % dans le trafic des voyageurs et de 70 à 45 % dans celui des marchandises.

Il est vrai que l'accroissement unilatéral des transports a énormément coûté. L'utilisation toujours plus grande du sol pour de nouvelles voies de communication – le réseau routier a augmenté, depuis 1960, d'environ 15 000 km – et l'impact sur l'environnement nous obligent à tirer un bilan intermédiaire: cela ne peut plus continuer ainsi. Le trafic est fréquemment bloqué sur de nombreux parcours, et ce peu avant la fin de la construction des routes nationales. Est-ce étonnant avec 410 voitures pour 1000 habitants? Les conséquences négatives de la mobilité croissante et la gêne réciproque causée dans la circulation routière diminuent visiblement aussi le plaisir de rouler.

La promotion bien étudiée de transports publics efficaces impose une utilisation adaptée aux besoins des régions et une présentation d'offres comparables sur le plan de l'attrait et sur celui des capacités. Car, finalement, le libre choix entre le rail et la route ne peut être offert que si les deux modes sont réellement en concurrence.

Un regard jeté sur la carte des réseaux de chemins de fer, de bateaux et de bus démontre que la situation de départ pour une revalorisation des transports publics est favorable, malgré un développement incessant de la motorisation.

On le dit depuis 1925...

Traités en parents pauvres

«...En effet, dans de nombreux domaines de la vie économique, il a fallu constater que le Jura est loin d'avoir obtenu la part de considération et d'avantages que devraient lui valoir le chiffre de sa population, l'activité industrielle de ses habitants et sa situation géographique favorable à la frontière de deux langues et de trois pays importants. Spécialement au point de vue des communications ferroviaires, il n'est pas exagéré de prétendre que les pouvoirs publics compétents ont traité et traitent parfois encore en parent pauvre notre réseau ainsi que, du reste, toute la grande artère Delle-Loetschberg et le tronçon jurassien de la ligne importante Bâle-Genève. C'est là un état de fait préjudiciable au pays et contre lequel il faut réagir vigoureusement.»

C'est en ces termes que, au mois de juillet 1925, l'ADIJ naissante s'adressait aux communes et aux élus jurassiens pour leur demander de se mobiliser en faveur... de l'électrification du réseau des chemins de fer. On voit que si le sujet précis de préoccupation a changé... le contexte général, lui, conserve un petit parfum d'actualité! (réd.)

Le réseau des entreprises de transports publics compte environ 20 000 km. Il dessert les zones urbaines et rurales d'une manière relativement bonne, tout comme les centres touristiques. Plus des deux tiers des ménages en Suisse sont situés à 5 minutes de marche au plus d'un point d'arrêt des transports publics. Moins de 5 % de tous les ménages sont éloignés de plus d'un kilomètre d'une halte. Il s'agit de valoriser cette desserte capillaire.

Alors que les transports publics routiers ont pu profiter d'investissements, le réseau ferré, vieux de plus d'un siècle, n'a été modernisé et agrandi qu'en certains points isolés. De nombreux tronçons sont saturés, surtout là où les courants de trafic voyageurs et marchandises des transports nationaux et internationaux, ainsi que ceux des agglomérations, se chevauchent.

Il est un autre aspect encore, très important mais souvent oublié, qui nous fait un devoir de desservir pratiquement toutes les régions du pays, sans oublier les régions périphériques et les régions de montagne: les transports publics assurent la mobilité de **toutes** les couches de la population et de **tous** les groupes d'âge. Environ un tiers des ménages n'a pas de voiture. Les «non-routiers», de nombreux écoliers et apprentis sont dépendants des transports publics. Il ne faudrait pas restreindre toujours plus le droit à la mobilité de ces 2 millions de Suisses, comparativement aux automobilistes. De plus, parmi ces derniers, il s'en trouve de plus en plus qui utilisent **raisonnablement** leur véhicule et qui recourent aux transports publics.

Dans le trafic des marchandises, la situation de départ est également favorable. Plusieurs milliers d'entreprises sont, aujourd'hui déjà, reliées directement au réseau ferroviaire par des voies industrielles. Une partie importante de l'é-

Bons hôtels et restaurants jurassiens

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis



Restaurant de la Poste – Glovelier

☎ 066 56 72 21 Famille Marc Mahon-Jeanguenat

Grande salle pour sociétés, banquets et noces –
Salles à manger accueillantes – Rendez-vous des sportifs
– Centre de conférences



Hôtel-Restaurant de la Gare

2725 Le Noirmont

Fermé du lundi
au mardi
jusqu'à 18 heures

G. & A. Wenger – Tél. 039 53 11 10
Spécialités selon saison et arrivages
Menu du jour – Chambres tranquilles

COUFAIVRE

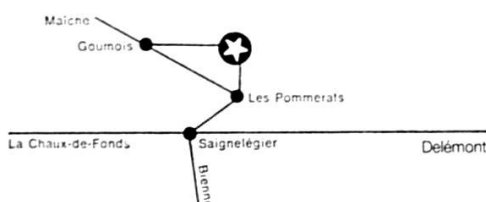
HÔTEL-RESTAURANT DE LA CROIX-BLANCHE

Spécialités jurassiennes
Lard – Saucisse – Terrine maison
Chambres confortables

Marianne et
Marc Beuchat

Fermé le mardi

066 56 72 77



AUBERGE DU MOULIN-JEANNOTAT

Truites aux fines herbes
Pain de ménage cuit au four à bois
Dortoirs pour groupes: 42 places

Famille P. Dubail-Girard
Tél. 039 51 13 15

MONTANA

RESTAURANT «LE BELVÉDÈRE»

Cuisine régionale

12 sur 20 au Gault et Millau 1986.

Laurent
Degoumois
027 41 17 63

SAIGNELÉGIER

HÔTELS DE LA GARE ET DU PARC

Cuisine du marché
Spécialités selon saison et arrivage
Chambres tranquilles et tout confort
Salle pour sociétés et banquets

Famille
Michel Jolidon-
Geering
039 51 11 21/22

Bons hôtels et restaurants jurassiens

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis

MOUTIER

HÔTEL-RESTAURANT DES GORGES

PIZZERIA « LA ROMAGNOLA »

Cuisine à toute heure

Spécialités italiennes

Fam. Montanari

032 93 16 69

BONCOURT



HÔTEL DE LA LOCOMOTIVE

vous propose pour vos réunions,
banquets, mariage ou simplement
entre amis des salles accueillantes
et sympathiques

Famille

Gatherat

066 75 56 63

Fermé le mercredi

TAVANNES

HÔTEL DE LA GARE

Hôtel réputé de vieille date pour sa cuisine
soignée et ses vins de choix – Petites salles
pour sociétés – Parc pour voitures privé –
Chambres avec WC, douche et TV

Fam. A. Wolf-
Béguelin

066 91 23 14

DELÉMONT

HÔTEL VICTORIA

Restaurant de spécialités

Famille

Roger Kueny

066 22 17 57

MOUTIER

HÔTEL SUISSE

Accueillant
Grandes salles
Chambres tout confort

Famille

C. Brioschi-Bassi

032 93 10 37

LA SEMEUSE

LE CAFÉ QUE L'ON SAVOURE...



change des marchandises peut s'effectuer ainsi sans transbordement d'entreprise à entreprise. Il est aussi prévu d'encourager les transports combinés, notamment l'échange de marchandises conteneurisées.

Comment rendre les transports publics plus attractifs ?

Rail 2000, tel est le nom du projet par lequel les transports publics, qui ménagent l'environnement, économisent l'énergie et roulent avec sécurité, vont étoffer leurs prestations tout en augmentant leur compétitivité. Derrière l'étiquette évocatrice Rail 2000 se cache une nouvelle offre utile aux usagers de toutes les entreprises des transports publics : les CFF, 56 chemins de fer privés, le service des automobiles postales, 150 entreprises concessionnaires de bus, les entreprises locales de transport et les compagnies de navigation ont présenté aux pouvoirs publics une idée commune : créer une chaîne de transport ininterrompue de porte à porte.

Toutes les régions, et aussi celles de la périphérie et de la montagne, situées hors des axes principaux, doivent profiter de Rail et Bus 2000 :

- horaire plus dense, relations directes plus rapides, avec moins de changements de trains, trains directs et Intercity reliant les centres et les régions ;
- correspondances optimales entre trains et bus en trafic régional et interrégional ;
- relations plus directes et, en fonction de la demande, plus fréquentes à l'intérieur de la région et vers les centres ;
- réduction de l'ensemble des temps de parcours de porte à porte (résultat des autres améliorations) ;
- prestations de service plus attractives avant, pendant et après le voyage.

Tels sont les buts qui peuvent se résumer

par les mots-clefs : **fréquence, rapidité, continuité, confort.**

L'offre de Rail 2000 est basée sur l'horaire actuel des trains Intercity et directs, qui se suivent à la cadence d'une heure ; elle le développe (sur les parcours très fréquentés) à la cadence semi-horaire. Le plus grand nombre de correspondances sont établies dans les gares de jonction, lorsque tous les trains et tous les bus arrivent presque simultanément.

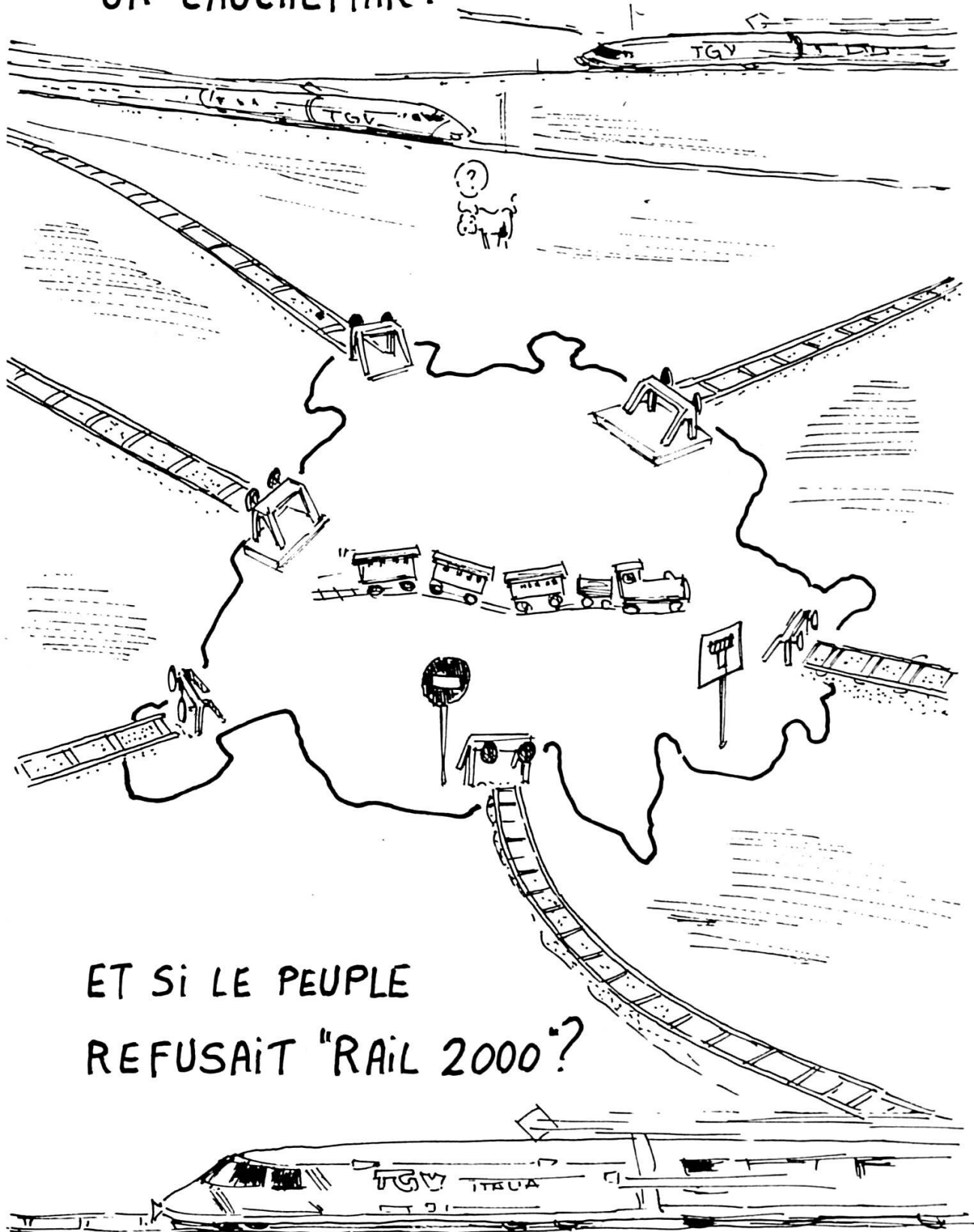
De nouvelles relations directes se traduisent par moins de changements de trains, non seulement entre les grands centres, mais aussi au départ de nombreuses villes de moyenne importance et à destination des centres touristiques.

La vitesse pure ne figure pas parmi les objectifs de Rail 2000. Ce ne serait pas la solution idéale pour notre petit pays avec sa forte densité démographique. Et cependant, les temps de voyage sont abrégés partout de 15 à 20 %, parce que les intervalles entre les trains sont plus brefs, les temps d'attente réduits et que, sur de nombreux parcours, on circule plus vite.

Rail et Bus 2000 rendront les voyages plus confortables. Déjà dans les années 90, les voitures modernes des trains Intercity conduiront les voyageurs au but de leur voyage sans heurt, en toute sécurité et bien informés. Les trains directs seront eux aussi formés de voitures climatisées. Les nouvelles compositions réversibles assureront le trafic régional, comme aujourd'hui déjà en partie ; et en trafic de banlieue, les voitures à deux niveaux permettront à chaque voyageur d'avoir une place assise. Les entreprises de bus et de tramways seront également équipées de véhicules confortables.

Des places de stationnement pour les clients du chemin de fer, les bus et les trains plus près les uns des autres, des quais surélevés permettant un embar-

UN CAUCHEMAR:



quement commode, des locaux de vente agréables au lieu de guichets impersonnels, pour ne citer que quelques exemples, caractériseront de nombreuses gares en l'an 2000.

Quels seront les avantages procurés par Rail 2000 ?

Rail 2000 est une offre qui couvre l'ensemble du territoire et qui, par là même, répond tant à la structure de l'habitat qu'aux grandes options politiques en matière de régions et de fédéralisme. Tous les moyens de transports publics y participent. A l'heure actuelle, pour l'ensemble de la Suisse, plus de 60 % du réseau public est routier, environ 50 % de tous les voyageurs empruntent un bus et environ 20 % des kilomètres-voyageurs reviennent aux bus. A lui seul, le service des automobiles postales assure la correspondance avec le réseau ferroviaire dans quelque 400 gares de transbordement.

Grâce à Rail et Bus 2000, la densité parfois encore insuffisante des horaires – en début et en fin de journée notamment – et la coordination entre les offres régionale et suprarégionale sera améliorée, sans que le trafic régional ne s'en ressente. Ainsi, les régions alpines elles aussi profiteront d'une offre meilleure.

Pour toutes les entreprises de transports publics, le trafic international revêt une grande importance. Les CFF, par exemple, encaissent 25 % des recettes du trafic voyageurs et même 65 % du trafic des wagons complets et du trafic combiné (ferROUTAGE) par les transports internationaux. C'est la raison pour laquelle Rail 2000 inclura le trafic international dans l'offre nationale. On va s'efforcer d'introduire, dans les importantes relations du trafic des voyageurs avec l'étranger, chaque heure, ou au moins toutes les deux heures, des voitures directes. Bâle constitue aujourd'hui déjà

un exemple positif. Un groupe de correspondances coordonnées avec le Chemin de fer fédéral allemand permet, à chaque heure, des relations avec le réseau des trains Intercity d'Allemagne. Des 14 trains IC entre 7 et 20 heures, 8 circulent comme relations directes, dans la cadence CFF, depuis Brigue, Coire, Zurich, Genève ou le Tessin.

Les besoins du trafic des marchandises de l'avenir sont aussi pris en considération par Rail 2000 dans le cadre des plans d'extension du réseau ferroviaire.

Il est intéressant d'évaluer quelle utilité en tirera chacun des usagers, que ce soit le navetteur, l'homme d'affaires ou le touriste. En général, on peut faire la même observation que pour les régions : les buts de Rail 2000 apportent à chacun des meilleurs transports publics avec des temps de parcours d'ensemble plus courts.

Les transports publics doivent aider à maîtriser la future évolution du trafic général. Avec l'amélioration de l'offre s'étendant à toutes les régions, avec l'inclusion du trafic régional et du trafic d'agglomération, avec l'intégration du trafic international et du transport des marchandises par fer, Rail et Bus 2000 améliore la compétitivité de manière telle qu'une grande partie de la future augmentation du trafic pourra être absorbée. Le transport des voyageurs à proximité des agglomérations de moyenne et de grande importance, sur de longues distances entre les centres et les régions, ainsi que le trafic des marchandises, tout particulièrement les trains-blocs, le trafic des wagons complets et le ferROUTAGE (trafic combiné rail/route), pourront ainsi concurrencer efficacement les transports routiers. Le déplacement attendu dans ces segments pourra décharger la route. Rail 2000 sera ainsi directement utile aux automobilistes, en ce sens qu'ils pourront utiliser l'infras-

structure routière existante plus efficacement et sans entraves.

Quelles infrastructures pour Rail 2000?

Il n'est pas possible de remplir des tâches croissantes avec les installations actuelles qui, pour la plupart, datent du siècle dernier. Les prestations supplémentaires de 12 % de l'horaire 87 marquent une limite. C'est là qu'enchaîne Rail 2000. Les Chambres fédérales ont accepté un programme qui s'étend au pays tout entier, visant à l'extension des lignes et des gares actuelles. Les goulets d'étranglement et les points critiques (s'agissant des temps de parcours sur les lignes et aux points de jonction) seront adaptés aux exigences de l'horaire.

La construction de quatre tronçons nouveaux d'une longueur totale de 120 km (2,4 % du réseau ferroviaire actuel) est indispensable à l'offre de Rail 2000. Ils forment le noyau permettant la réalisation des améliorations esquissées. Les nouveaux tracés à double voie reliés au réseau actuel autoriseront des vitesses de l'ordre de 200 km/h (MuttENZ-Olten, Vauderens-Villars-sur-Glâne, Mattstetten-Rothrist et Zurich-Aéroport-Winterthur). Ils supprimeront des goulets et raccourciront les temps de parcours. (A l'étranger, des vitesses de 250 à 350 km/h sont ou seront courantes.)

Leur position a été étudiée de façon telle que, d'une part, un nombre aussi grand que possible de trains IC et directs empruntent ces nouvelles lignes et que, d'autre part, celles-ci se situent là où de nouvelles capacités pour les trafics voyageurs et marchandises sont nécessaires. On ne peut pas, par exemple, faire circuler plus de trains de voyageurs sur le parcours actuel Mattstetten-Rothrist qui, dans le cadre de Rail 2000, sera emprunté par les trains Berne-Lucerne,

Berne-Bâle, Berne-Zurich et, sur une partie du trajet, par les trains Bienne-Zurich. De même l'axe Lötschberg-Simplon, prévu pour le trafic de transit, ne peut pas être mis pleinement à profit sans une nouvelle double voie.

Combien coûtera Rail 2000?

Des investissements de l'ordre de 5,4 milliards de francs (estimation de 1985) seront nécessaires jusqu'en l'an 2000 pour financer l'extension des lignes existantes et la construction des lignes nouvelles, pour l'adaptation de points de jonction sur le réseau des CFF, y compris l'inclusion de la ligne du Pied du Jura, décidée par le Parlement (extension de la ligne Soleure-Herzogenbuchsee). Selon le mandat de prestations, l'achat du matériel roulant est porté à la charge des comptes d'exploitation ordinaires. Il s'agit là en partie d'acquisitions pour le remplacement de matériel usagé, et pour une autre partie, de nouvelles locomotives et de voitures.

La rentabilité de Rail 2000 – c'est-à-dire la comparaison des coûts et des recettes – a été calculée par une analyse dite des seuils. On y a tenu compte des critères qu'une entreprise industrielle prendrait en considération dans un cas semblable : on a comparé les coûts supplémentaires annuels avec les recettes prévisibles, pour constater à partir de quel volume de production le projet devenait rentable. Cette étude est arrivée à la conclusion que, pour couvrir l'ensemble des coûts de Rail 2000, un trafic supplémentaire de 30 % est nécessaire : à partir de 14 % il couvrirait déjà tous les coûts supplémentaires d'exploitation et de véhicules. Si l'on prend l'évolution du trafic des 10 dernières années, ce calcul de rentabilité est plausible et réaliste. Le fait que de sensibles améliorations de l'offre peuvent aussi dépasser des espérances élevées est prouvé par de nombreux exem-

UBS – pour nous,
depuis longtemps
la première banque.



Succursale de Porrentruy
Rue du 23-Juin 8
☎ (066) 65 12 41

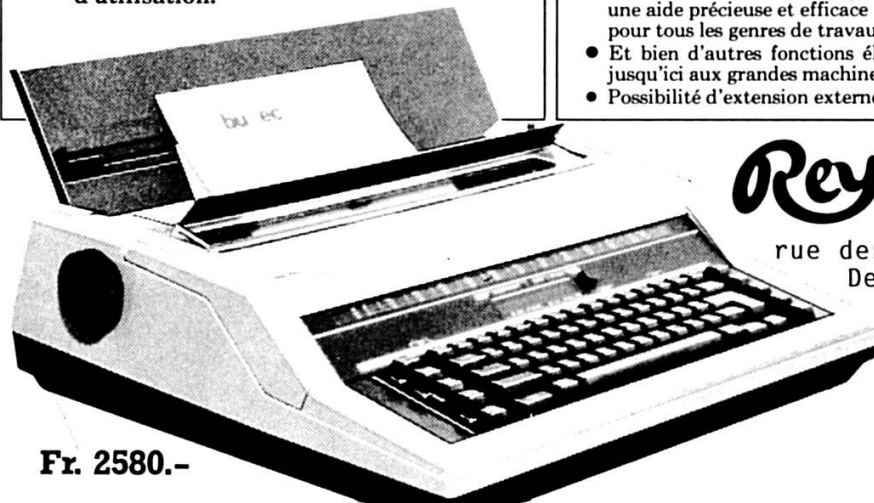
Succursale de Delémont
Rue de l'Avenir 3
☎ (066) 21 12 45





**Enfin, le traitement de texte
à la portée de chacun !**

**La nouvelle BUTEC 200, une machine
à écrire étonnante par son prix,
sa capacité de mémoire et sa simplicité
d'utilisation.**



Fr. 2580.-

**NOUVEAU:
BUTEC 200 avec affichage et mémoire**

Ce modèle de classe supérieure offre entre autres:

- Annotations françaises
- Emploi très simple malgré ses performances extraordinaires
- Pour la première fois dans cette catégorie de machines, **le dialogue au display en langue française!**
- En exclusivité: tabulateur programmable, une aide précieuse et efficace pour tous les genres de travaux
- Et bien d'autres fonctions électroniques réservées jusqu'ici aux grandes machines de bureau
- Possibilité d'extension externe de la mémoire

Reymond

rue des Moulins 9
Delémont

ADIJ

L'histoire de l'ADIJ est liée aux Chemins de fer.

Savez-vous que l'ADIJ est née, en 1925, d'un mouvement de revendication des Jurassiens qui réclamaient... l'électrification du réseau des chemins de fer dans leur région ?

Une plaquette rédigée par Bernard PRONGUÉ en 1975, à l'occasion du 50^e anniversaire de l'ADIJ, retrace ces événements.

On peut obtenir l'ouvrage (Fr. 10.- + port) au Secrétariat de l'ADIJ.

ples à l'étranger (TGV) et dans notre pays. Dans le trafic suisse à longue distance, le parcours Berne-Zurich constitue un exemple particulièrement intéressant. Le temps de parcours sans arrêt a pu être réduit de 25 % et les relations ont été augmentées de 25 %. Cette amélioration de l'offre a causé un accroissement de 95 % du nombre des voyageurs. Egalement sur de plus courtes distances, comme la ligne du chemin de fer privé Berne-Soleure ou sur le parcours de la rive droite du lac de Zurich par Meilen à Rapperswil, des augmentations de trafic de l'ordre de 40 à 60 % ont été réalisées après modernisation.

Le financement des investissements de Rail 2000 dans le domaine de l'infrastructure des CFF aura lieu, comme le financement des investissements de l'économie privée, par voie d'emprunt. Le paiement de l'intérêt et l'amortissement de l'emprunt constitueront une charge financière pour la Confédération. Par l'arrêté fédéral concernant le crédit de 5,4 milliards de francs, le Conseil fédéral est astreint, à partir de 1987, à présenter chaque année aux Chambres fédérales, conjointement avec le budget des CFF, un plan d'investissement et de financement s'étendant sur plusieurs années, ainsi qu'un rapport sur l'état d'avancement du projet. On estime actuellement que, de 1987 à 2000, la réalisation de Rail 2000 occasionnera une charge annuelle de 130 millions pour la Confédération. Après la période d'introduction, il ne sera pas nécessaire de fournir d'autres moyens financiers supplémentaires, car, comme déjà dit, la couverture complète des coûts est un objectif réaliste.

Les chemins de fer privés ont aussi déterminé les adaptations d'infrastructures nécessaires. Les moyens financiers leur seront fournis par les crédits-cadres habituels de la Confédération

pour l'aide aux chemins de fer privés. Ces investissements supplémentaires exigeront environ 500 millions de francs.

Dans son ensemble, Rail 2000 chargera les finances fédérales en moyenne d'un peu moins de 1 % du budget annuel de 1985.

Et si...

Supposons, ne serait-ce que le temps d'un mauvais rêve, que le projet Rail 2000 soit refusé.

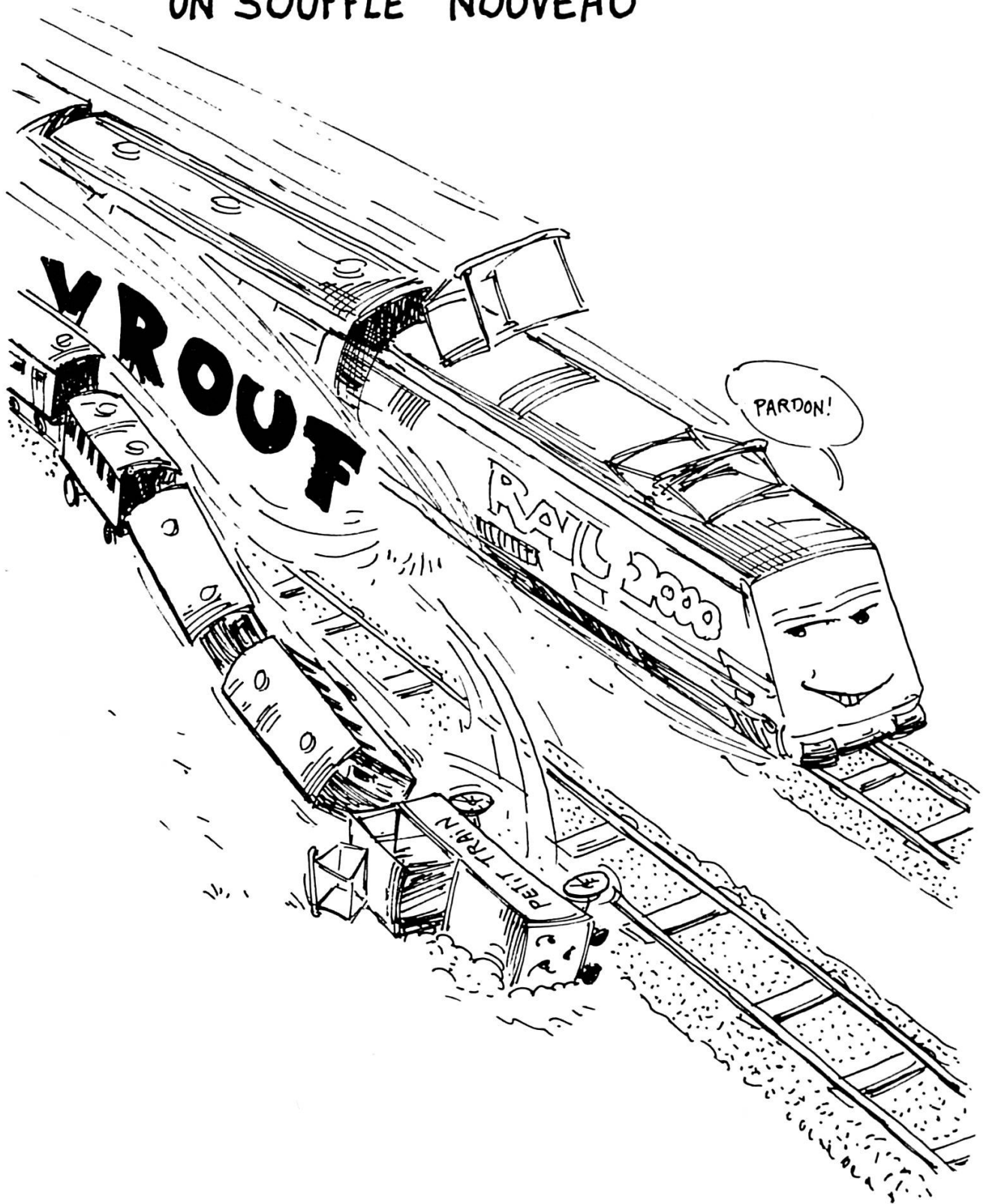
Donc, les citoyens helvétiques n'ont pas voulu de ce projet et la variante dite «Sud plus», si favorable à la ligne du Pied du Jura, ne sera pas réalisée!

Mais les problèmes demeurent: le grand marché européen de 1992 ne sera pas différé pour autant et les habitants de grandes cités du Plateau ne cesseront pas de se déplacer.

*Alors, il faudra bien prendre des mesures d'urgence pour assurer le trafic sur le Plateau et maintenir la Suisse sur la carte européenne des transports. Ce sera le retour à la case départ de 1978, aux propositions de la CGST (Conception Globale Suisse des Transports): la menace de la construction des NTF (Nouvelles Transversales Ferroviaires) sera de nouveau présente et, si elle se concrétise, la chaîne du Jura sera pour longtemps, sinon définitivement, dans une situation **marginale** entre deux couloirs à la desserte excellente: l'axe Rhin-Rhône de la Communauté européenne et le Plateau helvétique.*

Mais, ce ne saurait être qu'un cauchemar!... (réd.)

"RAIL 2000":
UN SOUFFLE NOUVEAU



Rail 2000 – la meilleure solution pour notre économie et notre environnement

Un **OUI** à Rail 2000 constitue une décision raisonnable en faveur de l'ensemble de l'économie et de la politique de l'environnement, utile à toutes les régions.

Aucun autre projet pour la promotion des transports publics n'a jamais pu faire naître un tel effet s'étendant à tout le pays. C'est pourquoi il est si intéressant du point de vue de l'économie publique, car la qualité de la desserte améliore sensiblement l'attractivité des lieux desservis.

Mais les transports publics se révèlent aussi être des acheteurs et des employeurs importants. Les CFF, par exemple, passent chaque année des commandes de l'ordre de 1,4 milliard de francs. Plus de 14 000 maisons du pays en profitent pour plus de 1,3 milliard de francs au total. Rail 2000 va encore augmenter la puissance d'occupation des entreprises ferroviaires, d'une part parce que les chemins de fer eux-mêmes créeront des places de travail, d'autre part, parce que de nombreuses branches de l'industrie et de la construction peuvent s'attendre à de nouvelles commandes de matériel roulant et d'installations ferroviaires financés par les investissements.

Le renforcement des transports publics crée la condition préalable à une politique des transports favorable à l'environnement. Chacun reconnaît que les chemins de fer sont économes de terrain, d'énergie et qu'il ménagent l'environnement.

Rail 2000 a besoin de 120 km de nouvelles lignes, soit environ 150 ha de terrain, ce qui correspond à environ 25 km de routes nationales! Il faut éviter de perdre ne serait-ce qu'un m² sans une utilité prouvée en contre-partie. Nous sommes tous d'accord là-dessus, sur-

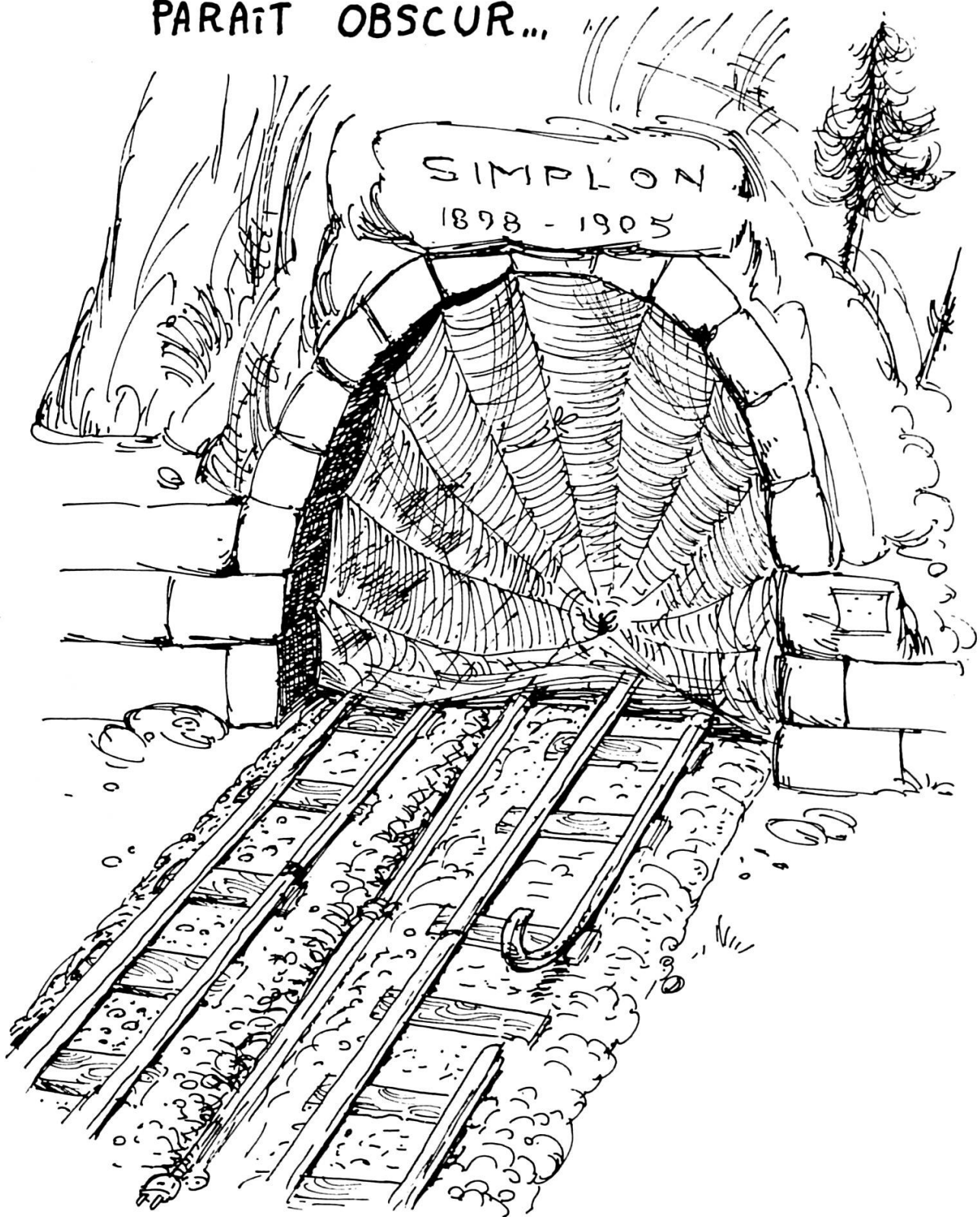
tout sur le fait qu'une croissance qualitative doit prendre le pas sur un développement quantitatif. Durant ces dernières années, l'agriculture a cependant dû sacrifier chaque année 4000 à 5000 ha de terre pour la création d'habitations et d'industries, avec en plus les surfaces nécessaires aux routes y conduisant. Le réseau des routes nationales a besoin d'une surface égale à celle du lac de Zurich, soit environ 9000 ha. Si on les compare aux 150 ha que nécessite Rail 2000, on est forcé de constater que ce dernier projet est fort modeste, surtout si l'on pense à son utilité nationale.

L'emploi de l'énergie parle aussi en faveur d'une utilisation accrue des chemins de fer. Par personne ou par tonne transportée, le chemin de fer utilise environ trois fois moins d'énergie que les autres moyens de transports... le vélo mis à part! Les besoins relativement modestes des chemins de fer en courant électrique peuvent facilement être couverts par les disponibilités existantes et par l'extension des installations actuelles.

D'ici à l'an 2000, estime l'Union des entreprises suisses d'électricité, la part de courant électrique consommée par les transports augmentera de 1 % au plus. Si l'augmentation des besoins en énergie reste, pour l'ensemble de la Suisse, chaque année la même, la part nécessaire aux chemins de fer sera donc toujours plus petite.

Les CFF effectuent une planification franche et ouverte de leurs projets d'extension; leurs nouvelles installations sont toujours projetées en contact étroit avec les régions et les communes concernées. Dans le cadre de l'examen de compatibilité des nouveaux tracés ferroviaires avec l'environnement, une attention particulière est portée au paysage et à la nature.

L'AVENIR DE CERTAINS TRONÇONS PARAIT OBSCUR...



La politique des transports de ces dernières décennies ne peut pas être simplement annulée. Mais la volonté de passer de la quantité à la qualité, du court terme au long terme, exige des mesures efficaces. Rail 2000 est un exemple typique de cette façon de faire.

Sa réalisation est de première urgence. En tant que citoyens ayant le droit de vote, vous devez décider du sort de l'arrêté fédéral sur le projet de Rail 2000 et du modeste agrandissement du réseau ferroviaire suisse avec ses quatre tracés nouveaux. Seul un **OUI** massif, le 6 décembre, peut améliorer pour chacun d'entre nous, le réseau de chemins de fer et de bus qui passe à notre porte, mais qui est encore négligé par certains parce qu'il n'est pas systématiquement mis en valeur. Rail 2000 est nécessaire à

tous ceux qui veulent ou doivent utiliser à l'avenir trains et bus. Rail 2000 est un complément bienvenu pour tous ceux qui veulent utiliser leur automobile avec discernement.

Une majorité rare aux Chambres fédérales (Conseil national dans la proportion de 10 voix contre une, Conseil des Etats 38:0) a accepté le projet Rail 2000, y compris ses investissements, prouvant par là sa conviction.

Mettez, vous aussi un «OUI» convaincu dans l'urne, le 6 décembre, un «OUI» en faveur des transports publics!

M. C.

Remarque: Ce texte reprend et approfondit un exposé présenté lors de l'assemblée générale de l'ADIJ, le 3 octobre dernier.

Bienne et le Jura bernois face à Rail 2000

Par Georges TROESCH, ancien inspecteur de gare



Pour Bienne et le Jura bernois, Rail 2000 contient toute une palette d'améliorations, dont certaines souhaitées depuis fort longtemps. N'oublions pas que le réseau CFF date de 1902 et que de nombreux travaux de modernisation n'ont pas pu être exécutés, soit parce que les moyens financiers faisaient défaut, soit (dans les années d'après-guerre) pour ne pas accentuer la surchauffe économique. Cela ne veut toutefois pas dire que rien ne se soit passé en

matière d'équipement: les transformations des gares de Berne et Olten, les travaux dans la région de Zurich, la construction de Zurich-Kloten et Genève-Aéroport, etc... sont des réalisations relativement récentes, qui marquent la volonté des CFF de moderniser leur réseau. Ce qui a été fait n'est toutefois pas suffisant pour combler le retard pris au cours de 85 ans d'existence. Or, le projet Rail 2000 nous permet de rattraper ce retard, tout en nous haussant au niveau