

L'année ferroviaire 1994: un kaléidoscope

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78602>

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.

L'année ferroviaire 1994: un kaléidoscope

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Parce que réputé non rentable, donc pauvre, le chemin de fer se heurte à de multiples difficultés, souvent de caractère irrationnel. L'an dernier, la polémique sur l'opportunité de percer deux ou un tunnel pour les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) a largement alimenté les gazettes, occultant nombre d'autres événements importants dans le domaine du rail.

Il nous a paru intéressant d'en évoquer quelques uns ici, de façon à donner au lecteur une image certes incomplète, mais plus générale que celle d'un affrontement entre partisans du Saint-Gothard ou du Lötschberg et tenants d'une réalisation complète des NLFA, pour ne pas parler des opposants irréductibles à toute extension de notre réseau ferré.

Où en est Rail 2000?

Il est de bon ton d'affirmer que l'on ne voit encore rien de Rail 2000¹ et de citer ce projet comme exemple d'échec, voire de faillite d'un projet des CFF.

Pauper ubique iacet
(Ovide)

Il est vrai que le coût de sa réalisation énoncé lors de la votation qui a vu son acceptation, a subi une douloureuse révision à la hausse, ce qui a conduit à réduire en première étape la portée des objectifs originels.

L'une des causes de cette escalade est due à ce que les CFF se sont vus abruptement soumis à des contraintes qu'ils n'avaient jamais connues: la procédure de mise à l'enquête (avec la multiplication *ad infinitum* des oppositions ainsi que des institutions légitimées à les présenter), l'obligation de soumettre des études d'impact, celle de respecter les nouvelles ordonnances relatives à la protection de l'environnement². La régie ne disposait ni du personnel, ni de l'expérience nécessaires à la maîtrise de cette nouvelle situation, d'où la sous-estimation des coûts de Rail 2000, et l'adjonction de charges financières liées aux énormes délais causés par les innombrables oppositions.

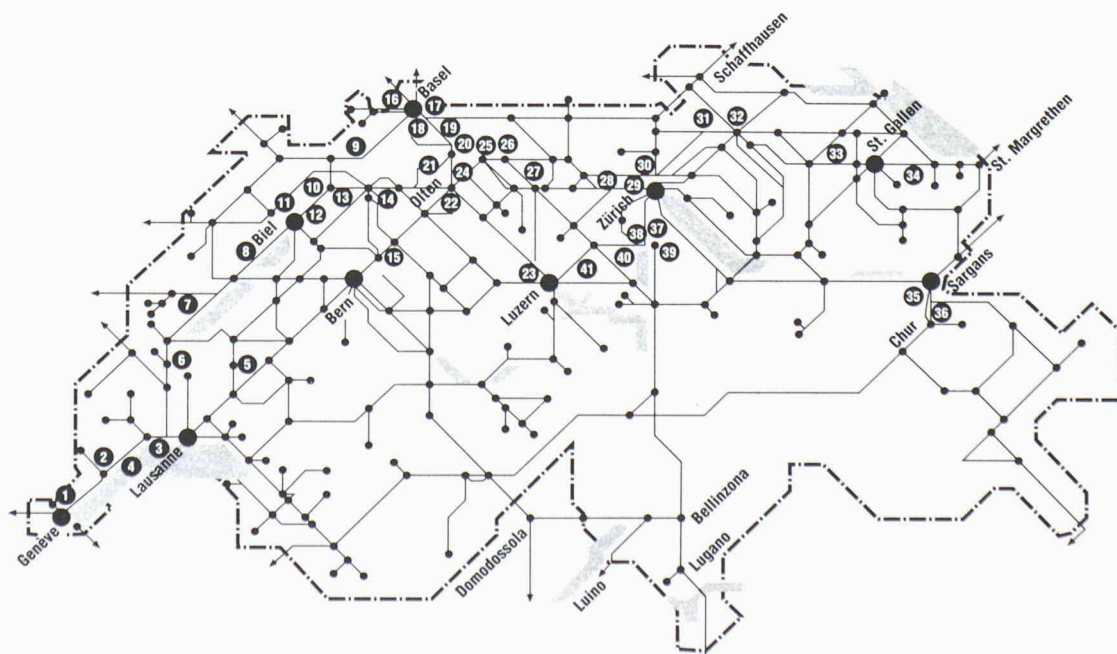
Soulignons que l'objectif de Rail 2000, maintenu malgré le cadre financier fixé à 7,4 milliards de francs, est une amélioration et une extension de l'infrastructure

ferroviaire permettant d'augmenter la fréquence des liaisons, de diminuer les temps de parcours et d'améliorer le confort offert aux voyageurs³. Le gain de temps entre 23 grandes villes devra atteindre 17%, contre une moyenne de 8% pour l'ensemble du réseau. Rail 2000 est, en conjonction avec les NLFA, l'un des éléments de l'intégration de la Suisse au réseau européen à grande vitesse. Il ne faut toutefois pas se dissimuler que le «Triangle d'or» est prioritaire à cet égard: une nouvelle ligne Zurich-Thalwil/Litti de 20 km, à double voie en

¹C'est probablement la raison pour laquelle le début des travaux de percement du tunnel de la Béroche a été présenté, présence du conseiller fédéral Adolf Ogi à l'appui, comme le lancement de Rail 2000 en Suisse romande, alors qu'il y a plus de deux ans qu'ont commencé les travaux à la gare de Morges.

²Selon l'*Hebdo* du 20 avril 1995, la direction générale des CFF a calculé que le strict respect des lois applicables pourrait coûter sept milliards de francs pour l'ensemble du réseau...

³Voir «Rail 2000» une optique nouvelle de l'avenir des chemins de fer en Suisse, IAS N° 24 du 21 novembre 1985



tunnel, d'un coût estimé à 850 millions de francs, doit permettre, après l'achèvement de la ligne de base du Saint-Gothard, de relier Zurich à Milan en 2 h 10 (aujourd'hui 4 h 02), à Marseille en 4 h (9 h 08) et à Rome en 5 h 15 (9h37). Ce tronçon représente donc plus de 10% du coût total de *Rail 2000*. Malgré les retards et les révisions financières, *Rail 2000* a commencé à se concrétiser. En Suisse romande, le réaménagement de la gare de Morges, d'un coût de quelque 70 millions de francs, va bon train; il permettra d'améliorer tant l'accès pour les usagers que les conditions d'exploitation. La planification en vue de la pose d'une troisième voie entre Genève et Coppet, afin de séparer le trafic régional des trains directs et *Intercity*, a commencé. Entre Coppet et Allaman, ce sont des services routiers qui reprendront le trafic régional desservant six points d'arrêt éloignés des localités et le rabattront vers des gares desservies par des trains directs ou accélérés.

En Suisse romande, la révision à la baisse des projets prévus dans le cadre de *Rail 2000* ne devrait pas être trop douloureuse. Contrairement à des rumeurs ayant longtemps circulé, le percement du tunnel de Vauderens (l'un des quatre nouveaux tronçons de *Rail 2000* dans sa version originale) reste au programme. De même, l'introduction d'une cadence à la demi-heure pour les trains directs et *Intercity* est prévue entre Genève-Aéroport et Berne ainsi qu'entre Lausanne et Sierre.

La mise en service de matériel roulant à caisse inclinable doit permettre d'importants gains de temps tout en économisant sur les coûts d'infrastructure: c'est ainsi qu'en liaison avec les travaux de *Rail 2000* (tunnel de la Béroche, entre autres), le temps de parcours entre Lausanne et



Début de Rail 2000 en Suisse romande: le réaménagement de la gare de Morges

Bienne sera inférieur à une heure, contre 1 h 9 min actuellement; paraissant modeste, ce gain est une des clés de l'horaire de *Rail 2000*, prévoyant que les nœuds du système soient à moins d'une heure l'un de l'autre.

Éléments de Rail 2000 en service (183,1 millions de fr.)

- Tronçon Bâle-Muttenz
- Gare de Zoug réaménagée
- Zoug-Cham
- Double voie Bad Ragaz-Landquart
- Gare de Landquart réaménagée

En cours de réalisation (869 mios)

- Réaménagement de la gare de Morges
- Vaumarcus-Gorgier: tunnel
- Aarau: percement d'un second tunnel et réaménagement de la gare
- Aarau-Ruppenswil: adjonction d'une seconde double voie
- Bâle: 1^{ère} étape du réaménagement des quais
- Muttenz-Liestal: raccordement de Lachmatt
- Muttenz-Liestal: tunnel de l'Adler
- Rotkreuz (ZG)-Rotsee (LU): aménagement de la double voie
- Mörschwil-Goldach (SG): aménagement de la double voie

Le trafic régional, ce mal-aimé

Le retour du tram, à Genève et ailleurs

Ayant réussi à sauver et à moderniser leur ligne de tram la plus importante, les *Transports publics genevois* (TPG) ont convaincu public et autorités du potentiel de ce mode de transport⁴ et entamé un plan d'extension. Menés à toute allure, malgré les incertitudes de leur financement, les travaux de la ligne 13 (antenne du Rond-Point de Plainpalais à la gare Cornavin) s'achèvent ces jours. Une solution «maison» économique a été trouvée pour le matériel roulant: une partie des motrices existantes seront équipées dans les ateliers des TPG d'une partie centrale supplémentaire construite par Vevey *Technologies*.

Les projets ne manquent pas, notamment pour une ligne Anemasse-Cornavin-Meyrin, dont nous aurons certainement l'occasion de parler dans ces colonnes.

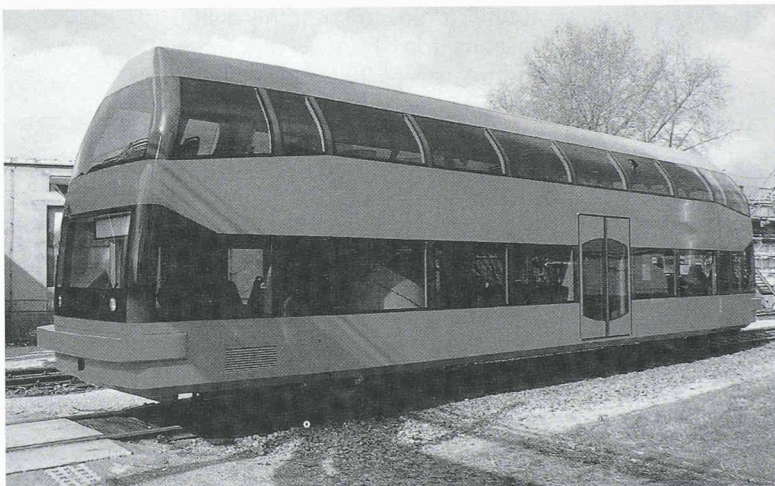
Le mouvement en faveur du tram se poursuit en France, où a été inauguré l'automne dernier le nouveau réseau de Strasbourg. Un événement qui fait l'objet d'un article à paraître dans notre prochain numéro.

⁴«L'évolution récente des TPG», IAS N° 7 du 17 mars 1993, pp. 95-98

Trafic d'agglomération, trafic régional: même combat?

Un autre article traite dans ce numéro des problèmes du trafic régional et des solutions possibles dans ce domaine. Le trafic d'agglomération souffre des mêmes maux: pointes de trafic avec la demande correspondante en matériel roulant peu utilisé en heures creuses, taux de couverture insuffisant, rôle social empêchant de reporter sur l'usager le coût effectif. S'y ajoute le fait qu'ayant été «oublié» dans la conception globale des transports (qui inspire nombre de réflexions politiques malgré son échec), le trafic d'agglomération n'entre guère dans les préoccupations de la Confédération. Pourtant, où est la frontière entre ces deux trafics, si l'on prend l'exemple du bassin lémanique? Ce qu'ils ont en commun, c'est que leur sort ne peut être réglé à satisfaction sans que les collectivités locales participent à la couverture des déficits. L'ennui, c'est que ces dernières n'ont pas de moyens d'estimer ce que leur coûtent l'ensemble des transports, donc de décider en connaissance de cause le transfert d'investissements ou de frais de fonctionnement de la route vers le rail. On n'évoquera ici qu'en passant les efforts – jusqu'ici vains – pour arriver à la vérité des coûts respectifs: autant d'experts, autant de conclusions! Du reste, comment évaluer en francs et en centimes la qualité de la vie et l'impact qu'elle subit du fait des différents modes de transport?

Les idées et les technologies ne manquent pas pour soulager les agglomérations des atteintes et des contraintes infligées par le trafic privé, mais la volonté de les mettre en oeuvre n'est pas uniformément répartie en Suisse. La contrainte étant un méchant outil, c'est par une attractivité accrue des transports publics que passe leur meilleure



Exemple de matériel léger à deux niveaux pour lignes secondaires à voie normale: le Schienenbus proposé par Deutsche Waggon Bau AG est conçu comme véhicule économique, circulant seul, et recourt partiellement aux composites pour sa structure. Longueur 16,30 m, largeur 3,11 m, hauteur 4,63 m, tare 23 t, charge utile 8,75 t, moteur diesel 4 temps à 6 cylindres, 250 kW (340 ch), vitesse maximale 100 km/h, 79 places assises et 30 places debout, accès à 600 mm au-dessus des voies

utilisation. On espère qu'à Genève, le RER et la ligne de tram 13 constitueront des exemples probants.

Lausanne, pressée par le temps pour la révision du métro Lausanne-Ouchy, définit peu à peu l'axe de son prolongement, le CHUV constituant une desserte obligée, le Tunnel et La Sallaz des points de passage d'ores et déjà retenus et les Croisettes un futur terminus pris en compte dans les six variantes actuellement à l'étude. Il est donc trop tôt pour donner une information valable.

Matériel roulant: vers un tournant?

Depuis des décennies, 4000 kW et 200 tonnes d'acier conformes aux plus sévères normes ferroviaires sont une option incontournable pour que les CFF puissent transporter des voyageurs sur la ligne la plus délaissée des dieux et la plus éloignée qu'elle soit de l'agglomération zurichoise. Laissons au lecteur le soin d'imaginer ce que cela signifie en terme d'investissements, de consommation d'énergie et d'entretien de l'infrastructure.

On découvre aujourd'hui en Suisse comme ailleurs en Europe

que des véhicules plus légers, répondant à la demande et aux exigences de sécurité sans être construits comme le matériel *Intercity*, peuvent contribuer à réduire le déficit du transport régional⁵. Le RER genevois constitue à cet égard un revirement spectaculaire dans l'application de la doctrine.

L'industrie ferroviaire européenne s'emploie aujourd'hui à développer des automotrices ou des rames automotrices offrant une grande flexibilité tant dans la définition du matériel offert, notamment grâce à des formules modulaires, que dans l'exploitation. Il est réjouissant de voir que l'industrie suisse participe à ces efforts. Il reste à espérer que ce matériel pourra entrer en service avant que soit scellé le sort de certaines lignes, en vertu du processus «Fléchissement de la demande ⇒ Réduction quantitative et qualitative du service ⇒ Fléchissement de la demande ⇒ Réduction quantitative et qualitative du service ⇒ Après un certain nombre de cycles: fermeture de la ligne».

⁵«Le tramway prend le large, IAS N° 7 du 17 mars 1993, pp. 106-107

CIA: une autre signification

Qu'il s'agisse de l'agence américaine ou de la caisse de retraite des fonctionnaires genevois, ces trois lettres n'ont pas toujours suscité des commentaires favorables. Dans le domaine ferroviaire, elles recouvrent une initiative méritoire et signifient *Communauté d'intérêts automobiles*.

En mars 1994, à l'occasion du Salon de l'automobile de Genève, la CIA s'est présentée à ses clients potentiels – les constructeurs automobiles – lors d'une journée d'information et de débats (que le soussigné a eu l'honneur d'animer), comportant une série d'exposés complétés par une exposition de matériel roulant moderne à la gare de la Praille.

La CIA est une organisation internationale de coopération ferroviaire, composée de treize sociétés de chemins de fer de douze pays européens, dont la Suisse. Fondée en 1991, elle a transporté jusqu'au début de 1994 six millions d'automobiles neuves de leur lieu de fabrication aux centres de distribution dans toute l'Europe. Son but est d'offrir un système de transport intégré; à cet effet, ses membres disposent de plus de 17 000 wagons porte-autos, formant chaque jour plus de cinquante trains sur les réseaux ferrés européens, et proposent des tarifs globaux clairs, incluant toutes les prestations (transport, administration, déclaration en douane, assurances, règlement de sinistres ou de dégâts éventuels, etc).

Ces prestations font l'objet d'une collaboration étroite avec les constructeurs automobiles, de façon à rationaliser et à accélérer la livraison des voitures par l'application du système *Just in Time*, permettant de réduire le temps d'attente – donc les surfaces occupées – dans les centres de production et de distribution. Par ailleurs, le transfert de la route au rail du transport de voitures

Les intervenants

Hans-Peter Fagagnini, directeur général des CFF

Costantino Bagnai, président de la CIA, Rome

Gabriel Wackermann, prof., directeur du Laboratoire de recherches internationales en transports et échanges, Université de Paris-Sorbonne

Gerald Binz, directeur de l'Auto-transport Logistic GmbH, Eschborn (D)

Ermanno Tornavacca, directeur de la logistique Fiat, Turin

Michel Béguelin, président de la commission des transports du Conseil national, Lausanne

Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef IAS

neuves a permis de faire l'économie de 240 000 camions par an durant les trois premières années d'activité de la CIA.

Il est à cet égard symptomatique que parmi les orateurs de cette journée, ait figuré le directeur de la logistique des usines Fiat. Cela montre que rail et route sont complémentaires. Pour les chemins de fer, la condition première de cette collaboration est la souplesse, permettant de répondre à la demande par une offre adaptée au trafic interna-

Allocution de bienvenue

La CIA, un exemple de service de transport complet

Le scénario du système de transport des marchandises en Europe – Quel rôle pour les entreprises ferroviaires?

Les sociétés titulaires de wagons porte-autos: perspectives pour le développement de l'offre logistique en Europe

Un nouveau modèle de logistique de distribution de l'industrie automobile en Europe: l'exemple Fiat-Auto S.p.A.

Vérité des coûts et trafic intégré: la solution pour améliorer la qualité de vie en Europe

Direction des débats

tional, notamment grâce à l'élimination des multiples tarifs nationaux qui compliquaient naguère le recours au rail. Le gain de temps obtenu grâce à la planification intégrale du transport par un seul partenaire, la CIA, constitue bien sûr un atout précieux.

La mise en service d'un matériel roulant moderne, mettant les automobiles neuves à l'abri des intempéries et du vandalisme, vient s'ajouter à la traditionnelle sécurité du chemin de fer. Les



Vu à l'exposition de la CIA: wagons porte-autos à deux niveaux articulés à cinq éléments, entièrement fermés QCE (la partie supérieure s'abaisse une fois les voitures chargées). Un convoi peut comporter jusqu'à onze wagons et rouler à 120 km/h.

propriétaires de ce matériel sont de grandes sociétés, dotées des moyens permettant l'acquisition de flottes de wagons porte-autos répondant au mieux aux demandes des constructeurs. Elles travaillent la main dans la main avec les constructeurs et les administrations ferroviaires à optimiser ce type de trafic. Leurs activités ne se limitent pas à l'Europe, puisque des voitures (de luxe...) sont livrées jusqu'en Sibérie.

Le regroupement des administrations ferroviaires nationales dans des organismes à vocation bien définie doit faire école, afin de permettre au rail de faire valoir de façon optimale ses avantages techniques et commerciaux. La CIA ne constitue à cet égard qu'un début.

Le rail au service rapproché de l'industrie et de l'économie

L'ennui, tant avec les inconditionnels du rail que des irréductibles partisans de la route, c'est que l'absolue nécessité de la complémentarité, illustrée ci-dessus par l'exemple de la CIA, leur échappe totalement.

Un transfert massif de la route au rail, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises, est impossible, la capacité du chemin de fer étant très largement insuffisante. A l'inverse, la route ne permet d'absorber ni l'entier du flot des pendulaires d'agglomération, ni de renoncer au développement du rail, reconnu nécessaire par la Commission européenne.

C'est pourquoi les investissements destinés à améliorer les interfaces rail-route sont particulièrement dignes d'attention⁶. Porte d'entrée à la fois pour le trafic à destination de notre pays et pour le transit à travers

⁶Voir à ce sujet MATHIAS RAPP, KURT SÄNGER: «La gare de transbordement des chemins de fer allemands à Bâle», IAS N° 18 du 17 août 1993, pp. 309-314



Le cœur du nouveau complexe: le faisceau de voies et la station de service «Bâle Dreispitz»

les Alpes, il est évident que Bâle se soucie d'améliorer ses équipements intermodaux.

C'est ainsi que le 15 juin 1994, la région bâloise n'a pas seulement fêté le 150^e anniversaire de l'arrivée du chemin de fer en Suisse⁷, mais a marqué par une importante manifestation l'inauguration des nouvelles installations du Dreispitz. De quoi s'agit-il?

Situé entre Bâle et Münchenstein, en bordure de la ligne de Delémont, le complexe du Dreispitz rassemble aujourd'hui autour d'une quinzaine de kilomètres de voies près de deux cents firmes, occupant plus de 30 ha de terrain, et qui disposent ainsi, pour leurs activités nationales et internationales,

⁷La mise en service de la ligne de Saint-Louis à Bâle a précédé de quatre ans celle du célèbre «Spanisch-Brötli-Bahn» entre Zurich et Baden, qui fut seulement la première ligne située entièrement sur sol Suisse. La vocation transfrontalière de la région bâloise n'est donc pas nouvelle!

d'accès privilégiés tant par la route que par le rail.

Grâce aux nouvelles infrastructures ferroviaires, comprenant notamment un tunnel, projetées dès 1986, le Dreispitz bénéficie d'un raccordement direct de trois km avec le triage de Muttentz, desservi dorénavant en traction électrique selon un horaire adéquat permettant de gagner quelque 24 heures sur les transferts. Jusqu'alors, cette liaison était assurée à la demande (et selon les contraintes momentanées) en traction diesel et en coupant le trafic régulier des

Le Dreispitz en chiffres

Longueur des voies	14,942 km
dont nouvelles	4,644 km
Aiguillages	87
dont nouveaux	30
Pente maximale	30‰
Câbles électriques	90 000 m
Tunnel du Schwertrain	130 m
Tonnage en 1993 (rail)	>200 000 t
Longueur des routes	env. 8 km
Surface totale	494 703,5 m ²
Postes de travail sur le site	3500



Avant (à gauche): tout le trafic entre le triage de Muttenz et le Dreispitz était en conflit avec le trafic routier et deux lignes de tram sur la route de Münchenstein. Après (à droite): le tunnel du Schwertrain permet l'accès direct à la ligne Bâle-Delémont sans interférence avec la route.

CFF, le trafic routier et celui des trams. Cette amélioration devrait amener à brève échéance un surcroît de trafic ferroviaire de 70 000 t par an, soit une augmentation de 35%.

Cette réalisation s'est accompagnée d'un nouvel aménagement du réseau routier.

L'administration du *Dreispitz*, dont le terrain appartient à la Fondation Christoph Merian, en a assuré la maîtrise d'ouvrage, apportant un investissement de 30 millions de francs pour un coût total de 48 millions. L'Office fédéral des transports (13,8 mios.), l'Office des routes (3,1 mios.) et les CFF (1,1 mio.) se partagent le reste.

C'est l'occasion de souligner le rôle joué par les embranchements particuliers dans la rationalisation des transports. En effet, la possibilité d'amener jusque dans l'entreprise d'importants courants de trafic contribue à la fois à la protection de l'environnement, en évitant de recourir à la route lorsque cela n'est pas nécessaire, et à la bonne marche de l'entreprise, moins sujette aux aléas de la route.

Les propriétaires d'embranchements particuliers sont groupés dans une association où sont également représentés les propriétaires de wagons privés (qui, avec 6206 wagons, possèdent près du quart des wagons de marchandises de Suisse). Le but de l'association est de promou-

voir et de faciliter, sur les plans tant technique que juridique ou politique, la construction de raccordements particuliers, en accord avec les buts que se doit de poursuivre une politique moderne des transports.

En investissant 30 millions de francs dans la modernisation du raccordement du *Dreispitz* au réseau ferré suisse et européen, la région bâloise témoigne de la confiance qu'elle accorde au rail en tant que facteur de développement industriel et économique. Cette attitude contraste avec celle des CFF, soucieux, pour des raisons d'économie à court terme, de démonter toutes les voies inutilisées dans les gares, rendant ainsi plus difficile l'aménagement ultérieur de raccordements privés que l'évolution actuelle semble favoriser.

Le tunnel sous la Manche: nouvelles perspectives

L'ouverture du tunnel sous la Manche ouvre au réseau ferré continental (environ 250 000 km) la porte de son homologue britannique (15 000 km). Ce sont 350 millions de consommateurs qui sont désormais accessibles par rail sans rupture de charge dans toute l'Europe. Le chemin de fer est donc supérieurement armé pour gagner d'importantes parts de trafic sur l'augmentation des échanges commerciaux entre les pays européens, sans préjudice pour

l'environnement.

A l'image de la CIA, dont nous avons parlé plus haut, le chemin de fer veut proposer à la clientèle une offre globale: un client - un partenaire. A cet effet, *Interfrigo/Intercontainer*, *British Railways Board* et la SNCF ont créé une société commune, l'ACI (*Allied Continental Intermodal Services*), avec siège à Reading, en Angleterre, qui assume tant une fonction de conseil pour la clientèle potentielle que l'ensemble du transport jusqu'à sa destination.

La part du rail aux échanges entre la Grande-Bretagne et le continent était faible, à cause des inévitables ruptures de charge. Aujourd'hui, les chemins de fer anglais ont mis sur pied une politique de conquête de nouveaux marchés dans ce domaine, faisant valoir des atouts incontestables. *Railfreight Distribution* (une division commerciale de *British Railways Board*) investit 400 millions de livres sterling dans un programme d'amélioration de l'infrastructure, d'électrification du réseau (y compris l'acquisition de 39 locomotives destinées à tracter les convois de fret internationaux à travers le tunnel), d'acquisition de wagons intermodaux et porte-voitures et de création de terminaux intermodaux. A cet effort correspond un programme similaire de la SNCF.

Le transport tant d'automobiles neuves que de composants,



La Grande-Bretagne au bout des rails: ici l'une des 46 nouvelles locomotives électriques bicourant (750 V continu en Angleterre, 25 kV/50 Hz dans le tunnel) de la classe 92, acquises pour le trafic Transmanche (dont 7 pour les trains voyageurs de nuit). L'équipement électrique est fourni par ABB, la partie mécanique par Brush Traction Ltd, Loughborough, et Prorail, Wakefield.

aussi bien au départ qu'à destination de la Grande-Bretagne, constitue un marché extrêmement prometteur, que l'expérience conjuguée de la CIA et des grands constructeurs doit permettre de développer rapidement.

A court terme déjà, *Railfreight Distribution* compte absorber annuellement un volume de trafic correspondant au chargement de 400 000 camions, ce chiffre devant par la suite atteindre l'équivalent d'un million de camions!

La Suisse est partie prenante dans cette croissance du trafic. Jusqu'en 1994, sur 770 000 t de marchandises échangées avec la Grande-Bretagne, 440 000 le sont par camions, 180 000 par voie fluviale et 150 000 par le rail ou en trafic combiné. La suppression de tout transbordement permet de gagner 24 heures entre nos deux pays, d'où de substantielles économies.

Aux divers terminaux en Angleterre correspond en Suisse celui de Bâle, capable d'assurer selon un horaire fixe l'envoi et la réception de trains complets entre notre pays et la Grande-Bretagne. Dès le début, la capacité offerte en trafic combiné

par ACI est de 300 t par jour, sur des wagons recevant des conteneurs de 20, 30 ou 40 pieds, aussi bien que des caisses mobiles d'un gabarit maximum de 13,6 m de long, 2,5 m de large et 2,77 m de haut.

Sur 12 millions de tonnes d'échanges commerciaux entre l'Italie et la Grande-Bretagne, 250 000 t transitaient jusqu'ici à travers la Suisse. Le tunnel sous la Manche doit permettre à la Suisse d'accroître sa part de transit sous forme de trains complets.

On peut dire que cet ouvrage débouche sur Bâle, qui met tout

en oeuvre pour en tirer parti, avec l'appui déterminé des CFF.

Brunel Awards 1994: nouveaux succès des CFF

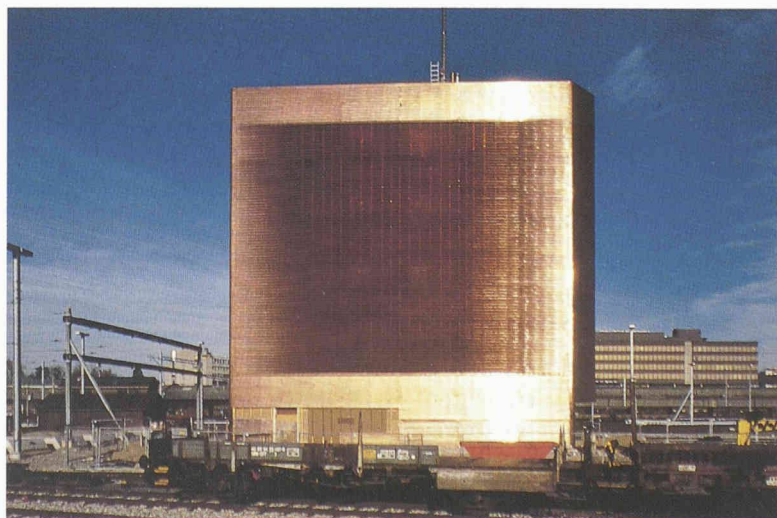
On se souvient de la pluie de récompenses qui s'était abattue sur les CFF lors de la remise des *Brunel Awards* à Madrid, en 1992⁸. Ces distinctions récompensent des réalisations exemplaires en matière d'architecture et de design ferroviaires. L'an dernier, la régie nationale et ses partenaires ont de nouveau collectionné ces récompenses, avec quatre prix et sept distinctions.

Brunel Awards

- Bâtiments de service
Poste d'aiguillage 4 des CFF, Bâle
- Ouvrages d'art (ponts exclus)
Couverture des voies et de la gare routière, Coire (maîtres d'ouvrage: PTT et CFF)⁹
- Graphisme
Manuel de design pour le système d'information des voyageurs
- *Corporate Identity*
Exposition lors du *Prix Design Suisse 93*, Musée d'art, Soleure

⁸«Brunel Awards 1992», IAS N° 9 du 14 avril 1993, pp. 138-141

⁹«Aménagement de la gare de Coire», IAS N° 21 du 29 septembre 1993



Brunel Awards pour le poste d'aiguillage 4 de la gare CFF de Bâle



Distinction pour «Les âges de la vie», peintures murales rénovées dans la salle d'attente de la gare de Bienne

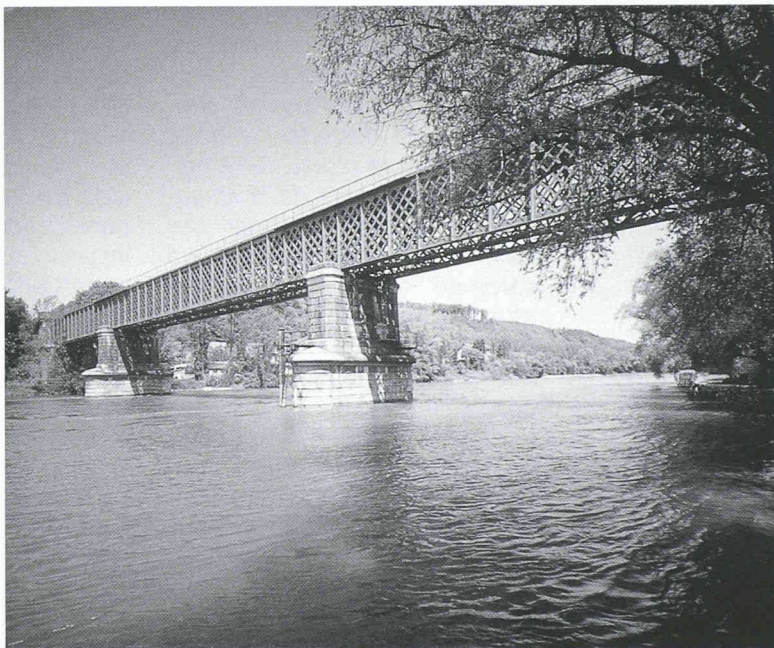
Distinctions

- Intégration du chemin de fer dans l'environnement
Travaux paysagers dans la vallée de la Glatt
- Uniformes
Nouvelles tenues de travail¹⁰
- Accès pour les handicapés
Programme des CFF pour les handicapés
- Intégration des oeuvres d'art
Rénovation des peintures murales, salle d'attente de la gare de Bienne
- Ponts
Rénovation du pont Koblenz-Waldshut¹¹
- Intégration du chemin de fer dans l'environnement
Manuel pour l'élaboration de projets¹²
- Matériel roulant, grandes lignes
Voitures Eurocity des CFF

¹⁰Il est peut-être bon de préciser qu'il s'agit des uniformes des collaboratrices, sans quoi on pourrait s'étonner de voir distingués des uniformes – ceux du personnel masculin des trains – qui empêchent efficacement de reconnaître au premier coup d'oeil (et au second, du reste) leur appartenance à l'entreprise...
Rédaction

¹¹Rappelons qu'il s'agit du premier pont ferroviaire lancé sur le Rhin; il date de 1859. Ce pont à simple voie est considéré comme le plus ancien ouvrage ferroviaire métallique d'Europe.

¹²«Aménagement des espaces verts dans les installations ferroviaires»; voir IAS N° 22 du 12 octobre 1994, p. 417



Distinction pour la rénovation du plus ancien pont de chemin de fer sur le Rhin (Koblenz-Waldshut)



Distinction pour un matériel roulant de haut confort dans les deux classes: voitures Eurocity

La remise des prix et des distinctions a eu lieu en octobre dernier à Washington. Ainsi, comme à Madrid deux ans plus tôt, les CFF ont porté loin de nos frontières une image de qualité, qui présente des prestations de valeur, quoi que puissent en penser et écrire certains détracteurs.

(A suivre)

Source des illustrations
CFF (5), Philippe Claude (3), Werner-Film, Bâle (3), DWA (1)