

Rail 2000: pierre de touche de la solidarité nationale

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **113 (1987)**

Heft 24

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76451>

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

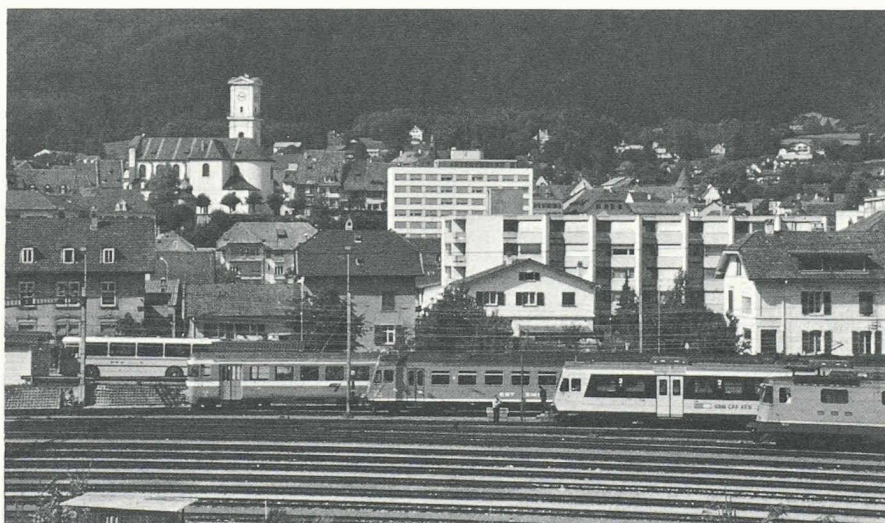
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rail 2000 : pierre de touche de la solidarité nationale

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Nos lecteurs connaissent l'essentiel du projet Rail 2000, exposé dans ces colonnes il y a deux ans¹. Comme tout projet, celui-là a évolué, sans toutefois que changent ses options de base. Portant une étiquette CFF d'abord, il a été complété par une participation active des autres transporteurs publics – chemins de fer privés, autocars postaux, autobus, etc. –, à l'exception des transports urbains.

L'aboutissement du référendum lancé par des milieux agricoles bernois et argoviens donnera au peuple suisse l'occasion de témoigner de l'importance qu'il attache à la réalisation d'idées mises en évidence par la récente campagne électorale.



1. Transports publics : les artères de la nation

Aussi bien dans le domaine des marchandises – dont il faudra bien qu'on reparle – que dans celui des voyageurs, qui fait l'objet de Rail 2000, les voies ferrées sont les artères indispensables à la vie du pays. Même si la part des transports collectifs n'a cessé de diminuer pendant une quarantaine d'années du fait de l'essor de l'automobile, ils restent indispensables ; plus encore, ils doivent impérativement se développer ces prochaines années, au moins pour trois raisons :

- une fraction non négligeable de notre population ne peut pas recourir à la voiture privée : écoliers, personnes âgées ou handicapées, par exemple ;
- l'encombrement croissant des voies d'accès à des agglomérations étendant chacune leur cercle d'attractivité ne peut être freiné – sinon résorbé – que par le report partiel du trafic sur les moyens de transport collectif ;
- la gestion de plus en plus rigoureuse de nos ressources en énergie, indigènes ou importées, et de notre milieu vital

ne se conçoit qu'à l'aide de transports publics économes en énergie et peu polluants. Un transfert n'est toutefois concevable que si la qualité et la fréquence des prestations offrent une mobilité acceptable.

En renonçant à concentrer l'essentiel des moyens sur deux axes privilégiés pour conférer à l'ensemble du réseau suisse une plus-value sensible – quoi qu'en pensent certains esprits chagrins –, l'autorité fédérale a non seulement fait acte de solidarité, mais a également tenu compte de la densité inégale du réseau helvétique. Rail 2000 constitue une mise en valeur de l'investissement consenti par le peuple suisse pendant la première moitié de notre siècle et qui menacerait de se dégrader à jamais sans cette révision prévue.

Un coup d'œil chez nos voisins septentrionaux ou occidentaux est instructif : les mesures de rationalisation prises à l'égard du réseau ferré conduisent à des discriminations flagrantes entre les régions économiquement florissantes et celles touchées par la récession ou le dépeuplement, entre nantis et oubliés de la conjoncture ou personnes handicapées. Certes, l'éloignement des centres entre eux laisse à l'écart des régions à très faible densité de population, où il est impossible de maintenir autrement

qu'au prix de lourds sacrifices une déserte de fréquence raisonnable. Les collectivités régionales sont invitées à supporter la charge financière des lignes qu'elles veulent voir maintenues : c'est rappeler assez cruellement leur infortune aux plus démunies d'entre elles !

Rail 2000 est donc aussi l'outil d'une péréquation dans l'équipement dont les régions ont besoin pour leur développement.

2. Rail 2000 : l'encouragement à un nouvel essor technique

La demande de transports est un phénomène à l'échelle mondiale. Le renouveau des chemins de fer ne se manifeste pas seulement sur les grands axes des pays industrialisés, mais également dans nombre de pays n'ayant pas encore atteint notre niveau technique. Cela doit constituer l'occasion, pour notre industrie ferroviaire, de se placer à nouveau dans le peloton de tête où elle a figuré pendant si longtemps. Si le TGV constitue une enseigne de choix pour nos amis français, il n'occupe pas le seul créneau. Le développement par BBC et SLM d'une locomotive universelle, capable d'atteindre 230 km/h et de remorquer aussi bien des trains de voyageurs à cette vitesse que de lourds trains de marchandises, tout en ménageant la voie à un degré inconnu jusqu'ici, est un défi en tout point remarquable. La réussite d'un programme aussi ambitieux est de nature à ouvrir à notre industrie de nouvelles perspectives au-delà de nos frontières.

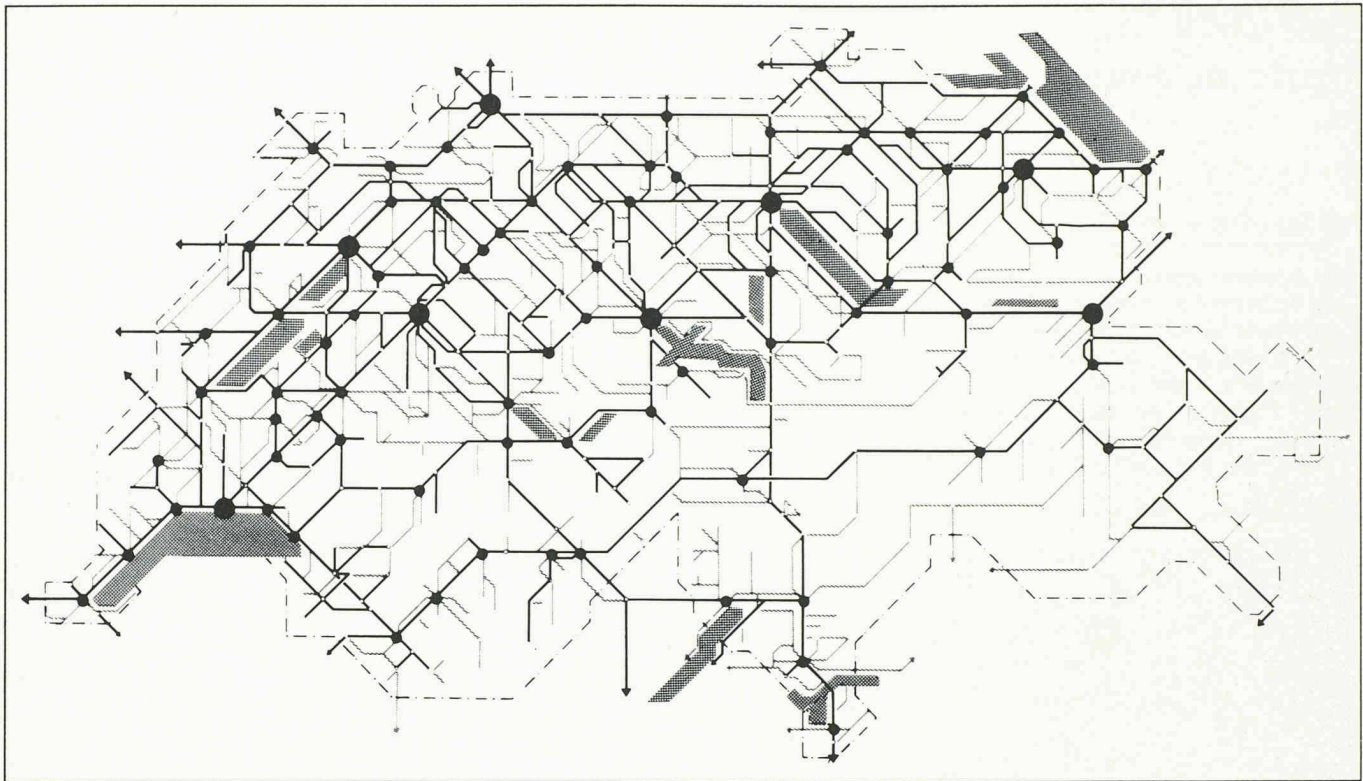
D'aucuns ont relevé que Rail 2000 ne prévoit dans le réseau CFF que la construction de quatre nouveaux tronçons permettant de circuler à 200 km/h : donc pas de réseau TGV helvétique ! Rappelons-nous toutefois que même ces quatre tronçons poseront des exigences inconnues jusqu'ici pour leur réalisation : ils devront satisfaire aux mêmes exigences quant à leur impact sur l'environnement. De même, l'amélioration de lignes existantes en vue du relèvement de la vitesse admissible se heurtera à de sévères contraintes.

L'élaboration des projets conclura à la nécessité d'ouvrages imaginatifs, lorsqu'il faudra satisfaire à de nouveaux critères techniques, écologiques et – *last but*



Rail 2000 : plus de temps à perdre !

¹Ingénieurs et architectes suisses N° 24 du 21 novembre 1985.



La carte de Rail et Bus 2000 illustre l'amélioration apportée à l'ensemble du pays par ce projet.

not least – économiques. La facilité en sera exclue. Cet aspect vaut également pour la création de voies ferrées plus modestes – pensons par exemple aux projets du canton du Jura.

On accueillera avec prudence l'estimation chiffrée des postes de travail dépendant dans notre pays de la réalisation de Rail 2000 (encadré), mais il est certain que nombre d'entre eux impliquent un niveau élevé de qualification professionnelle.

Rail 2000 est par excellence un projet multidisciplinaire, pour la réalisation duquel nos professions ont un rôle très important à jouer. Dans cette optique, il est encore plus intéressant que le réseau des autoroutes, dont il prendra la relève dans le domaine des grands travaux d'équipement de notre pays.

3. Une tradition millénaire

La Suisse se situe depuis toujours au carrefour des voies européennes. Certes, sur

Selon une analyse de «Finanz und Wirtschaft», Rail 2000 n'assurerait pas seulement 67 000 emplois dans les entreprises de transport public, mais contribuerait directement ou indirectement à maintenir ou à créer quelque 110 000 places de travail dans l'industrie et l'économie suisses.

Rappelons que les investissements prévus se montent à 7,14 milliards de francs, dont 5 milliards pour l'infrastructure et le reste pour le matériel roulant, à raison de 500 millions de francs par an. Par comparaison, notre réseau de routes nationales a coûté jusqu'ici environ 25 milliards de francs et le coût de son achèvement est estimé à une dizaine de milliards supplémentaires.

le plan du trafic des voyageurs, son rôle est aujourd'hui modeste dans le domaine ferroviaire. Cela ne l'empêche pas d'avoir valeur d'exemple, au centre d'une Europe bien embarrassée pour revitaliser ses chemins de fer. Si le nombre des voyageurs qui traversent notre pays est faible, beaucoup y viennent chercher la détente: notre réseau de transports publics est au service d'une industrie du tourisme indispensable à notre prospérité. «L'express le plus lent du monde» – le Glacier-Express – est bien l'un des seuls chemins de fer à transformer un handicap en argument publicitaire: les autres se doivent d'offrir de meilleures

relations, un confort accru et des correspondances plus aisées. Rail 2000 constitue la synthèse de toutes les exigences raisonnables qu'on peut poser aux transports publics.

Il est à souhaiter que le prochain scrutin attire aux urnes un maximum d'électeurs – qu'on se rappelle la participation de 78% et la majorité acceptante de deux tiers qui ont marqué la nationalisation des chemins de fer en 1898 – et que personne ne vote sans avoir accordé toute son attention aux éléments de réflexion évoqués dans ces colonnes.

Jean-Pierre Weibel

