

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1979)
Heft: 512

Artikel: Le train silencieux, c'est l'avenir
Autor: Stauffer, Gil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1016609>

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: 29.01.2026

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

Le train silencieux, c'est l'avenir

Monsieur le Rédacteur,
Pour nous rafraîchir les idées en rentrant de vacances, vous nous proposez un message de Gil Stauffer. Pourtant, en fait de rafraîchissement, certaines questions soulevées dans ce papier font plutôt "réchauffé".

Un train silencieux, avec des sièges en tissu, rien n'est impossible. A condition d'y mettre le prix. Le choix doit tenir compte de la rentabilité à l'achat d'abord, à l'entretien ensuite. Rassurez-vous, on y vient progressivement, dans la mesure où des solutions raisonnables peuvent être appliquées.

Quant aux Re 4/4 Ilaides, c'est affaire de goût. Elles datent des années 1946 à 1951 et certaines d'entre elles ont déjà plus de cinq millions de km dans les roues.

Question de phares, il faut préciser que la con-

duite d'un train ne ressemble en rien à celle d'une automobile. Sur la route, un obstacle peut surgir à chaque instant et le chauffeur doit être en mesure de l'éviter. Pour un train lancé à toute vitesse, le chemin de freinage est de plusieurs centaines de mètres. Quelle que soit la puissance des phares, tout obstacle se trouvant sur la voie ne peut dès lors plus être évité. Par définition, le train ne circule que s'il a la voie libre. L'attention du mécanicien est dès lors concentrée sur l'observation des signaux lumineux. Pour ces raisons, les locomotives n'ont pas de phares, mais des feux de position destinés à rendre les trains bien visibles de l'extérieur.

Voici donc l'essentiel en bref. Si Monsieur Gil Stauffer ou vos lecteurs désirent en savoir davantage, notre service répond avec plaisir à toutes les demandes de renseignements qui lui sont présentées.

Secrétariat général CFF. Information
et relations extérieures

...ET LA RÉPONSE DE GIL STAUFFER

*Cher Monsieur,
J'aime bien les trains. J'en prends même un tous les jours. Je lis de temps en temps "La vie du Rail" et les publications des CFF et de son personnel.*

"Domaine Public" également, préfère les voies de chemin de fer aux rubans trop élastiques des autoroutes.

Le déficit des CFF ne m'inquiète pas le moins du monde. Les automobilistes pourraient d'ailleurs bien payer un ou deux milliards supplémentaires — versés aux CFF — que ce ne serait que justice...

Mais tout cela ne signifie pas que les CFF sont tabou...

Je disais donc que les trains font un boucan épouvantable. Je n'invente rien: ils font un boucan épouvantable, à l'intérieur comme à l'extérieur.

Je constate.

Et je m'interroge. (Evidemment, je ne suis pas le premier).

Et j'essaie d'être logique: si les trains font du bruit, c'est que ceux qui les construisent ne se sont pas préoccupés — pas assez, en tous cas — de les rendre silencieux.

S'ils ne les ont pas insonorisés, c'est qu'ils ont estimé que l'insonorisation est un problème secondaire. Donc, pour les constructeurs, le confort — dont l'insonorisation est une composante évidente — est un aspect secondaire. Bien sûr, quand je parle de confort, je pense aussi à celui des gens vivant à proximité de voies.

L'insonorisation — que ce soit celle des immeubles, des voitures ou des trains — est d'abord un problème technique auquel on donne — ou on ne donne pas — une solution par une décision — ou une "non-décision" — qui est bien de nature politique.

En bref: on fait un choix.

Par exemple, on peut se dire: insonoriser, ça coûte cher, trop cher. Mieux vaut consacrer plus d'argent à la sécurité et à la vitesse.

Donc, il y a bien eu choix, implicitement: celui de faire passer l'insonorisation au second plan.

On peut être d'accord avec ce choix, le trouver justifié par une foule de raisons.

Et accepter de se boucher les oreilles.

Pour mon compte, j'estime qu'il est nécessaire, maintenant, de modifier l'ordre des priorités.

L'insonorisation des trains est devenue indispensable. Je ne me soucie pas de savoir comment — c'est l'affaire des ingénieurs — et à quel prix — c'est l'affaire de comptables — cela est possible.

Je dis seulement: c'est indispensable.

Et je sais que cela est possible.

C'est peut-être coûteux, mais c'est possible. C'est peut-être techniquement compliqué, mais c'est possible.

D'ailleurs, il n'est pas prouvé que c'est compliqué et coûteux puisque cela n'a pas encore été fait. Je ne connais pas, tout au moins, de voie et de train expérimentaux, fruits d'une recherche systématique d'insonorisation.

Je sais que l'on teste maintenant les locomotives en soufflerie pour réduire l'onde de choc au moment des croisements. Je sais que les wagons Eurofim ont été particulièrement étudiés pour réduire la traînée et les turbulences. Tout cela est très bien.

Il reste à mandater une équipe d'ingénieurs pour étudier tous les moyens concevables susceptibles de réduire le bruit des trains.

Les constructeurs de voitures et d'avions ont bien été obligés d'y passer. Ils n'en sont pas morts, que diable!

Alors, qu'est-ce qu'on attend?

Avec mes salutations cordiales.

Gil Stauffer