

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 672

Artikel: Au train où vont...
Autor: Stauffer, Gil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024794>

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>

employés, répondent à une autre conception que celle du siège de Zurich, où on a constitué d'emblée une équipe internationale d'une quarantaine de collaborateurs. Si nous restions à Lausanne, nous devrions donc effectuer toutes sortes de transferts dans un sens et dans l'autre. Pour que la fusion (Jacobs-Suchard) réussisse, il faut que toute l'entreprise s'adapte aux nouvelles structures de direction prévues pour la centrale, ainsi qu'aux concepts correspondants pour les différents marchés nationaux.»

Sans blague, que représente la case lausannoise sur le grand échiquier commercial mondial? Thème de réflexion pour l'OVCI, la Municipalité de Lausanne et le professeur Rieben réunis.

LE POINT DE VUE DE GIL STAUFFER

Au train où vont...

Un lecteur malicieux, lettré et bienveillant, m'a fait parvenir les «Mémoires d'un enfant du rail» de Henri Vincenot (Ed. LdP).

Livre admirable.

Livre admirable qui ajoute, ma foi, du charbon et de la vapeur à ma précédente diatribe (DP 668).

Mais que l'on m'entende bien: je n'ai vraiment rien à reprocher aux chemins de fer sinon leur lourdeur, leur rigidité, leur inconfort, leur grossièreté technique, leur conseil d'administration, leur mentalité de victime, leur horaire de travail, leur minable publicité, leur couleur (ah, l'abominable gris-vert militaire des CFF, il en dit long...), l'atrocité du simili-cuir des sièges qui collent aux fesses, le surchauffage des wagons en hiver, la laideur des uniformes des contrôleurs, l'absence de parcs à voitures gratuits alentour des gares, l'inélégance des pantographes, les pannes de climatisation dans les wagons dont les fenêtres ne s'ouvrent plus, sans oublier les rats-laveurs. Et le bruit. Le bruit,

cette abomination, cette preuve de vulgarité technique et de gangstérisme mécanique.

A part ça, le train, c'est plutôt bien.

Certes, il se limace par terre — alors qu'il ferait beaucoup mieux d'être monorail et suspendu.

Mais à part ça, le train c'est plutôt pas mal.

Bref.

Merci à M. M. Comte qui, me lisant (DP 671), me fait beaucoup d'honneur en somme.

Quelques commentaires, en complément.

1. *Conception globale.* a) Dieu seul a une conception globale. b) Cette conception a été admirablement formulée par un éminent philosophe, Alphonse Allais, en cinq mots: «Tout est dans tout — et réciproquement».

Le reste est littérature de gare et vanité.

2. *Navette spatiale et autre objets de la même eau.* Ce ne sont pas, comme le dit M. Comte, des instruments «énormément coûteux». Exemple: les satellites de communication sont très largement meilleur marché que les câbles téléphoniques transocéaniques. Ils ne sont pas réservés à des institutions scientifiques ou militaires mais servent à des centaines de millions de gens. Observations météo, télédétections en tous genres: le coût ne cesse de baisser et les «services» de s'étendre. Ma comparaison n'était pas abusive: moyen de communication/déplacement, le train peut être comparé aux moyens de communication/information électriques: même embranchements d'outils de transport de masse, secteurs industriels comparables de l'électrotechnique et de la mécanique.

3. *Evolution du rail.* A considérer l'ensemble du secteur techno-industriel du rail, on est bien obligé d'admettre qu'il a, relativement, peu investi dans la recherche/développement. Il a compté, surtout, sur les apports extérieurs et n'a pas tant cherché à développer pour lui-même et par lui-même des solutions originales. Faute de moyens? Faute d'avoir pu compter sur l'intérêt du complexe militaro-industriel?

Deux exemples donnés: l'attelage automatique et les barres longues. A propos du premier on lira les «Mémoires d'un enfant du rail» de Vincenot (cité plus haut). A propos du second, ajoutons ceci: à la fin du siècle dernier, le génie civil — avec les ponts métalliques à grande portée, les tunnels et les gratte-ciel, notamment — avait résolu des problèmes techniques plus complexes.

4. *TGV.* Précisément, le Tokaido circule à plus de 200 km/h depuis vingt ans! et les records français, avec une BB et une CC à leurs limites, datent de tantôt trente ans! Chapeau à la SNCF tout de même, évidemment. A la SNCF — pas aux CFF endormis sur les lauriers du Gotthard.

5. *Technique.* L'important est ce qu'on en fait — certes. Vaste débat. Qu'ont fait du rail les responsables du rail? En 1950, les quotes-parts du trafic voyageurs-kilomètres étaient de 50% pour le rail et de 44% pour la route. En 1980, ces parts sont de 12 et de 82%, à peu près. En trente ans, accroissement de 1,5 fois du nombre de voyageurs-km pour le rail, de 12 fois pour la route.

Il y a comme un problème. Un problème technique? *En fin de compte, oui.* Le chemin de fer n'a pas cru au chemin de fer. Entre les années 50 et 65, particulièrement, les CFF ont capoté, perdu les pédales, n'ont pas répondu au défi de la bagnole. Ecrasés, muets. Désolé, M. Jacobi — vous savez bien que c'est vrai.

Technique ou politique? D'accord avec M. Comte: on ne les sépare pas. Il n'en reste pas moins que monter dans un train, c'est monter dans une «machine» et non pas dans un système politique. Si la machine en question n'offre pas, pour certains usages, des avantages évidents, une autre lui sera préférée. Ces avantages sont évidemment liés à des caractéristiques techniques: vitesse, sécurité, confort, disponibilité, coût, etc. *Décider* de les offrir est un acte politique. Mais encore faut-il que la technique suive. Jolies, nécessaires, essentielles, les idées. Mais on juge sur l'outil — ici, le train.

G. S.

La voie reste ouverte.