

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1114

Artikel: Les belles promesses de Rail 2000
Autor: [s.n.] / Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1011401>

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>

Les belles promesses de Rail 2000

Le consensus national qui a été le principal argument de vente de Rail 2000 est sérieusement mis à mal. Le texte sur lequel le peuple a voté était pourtant clair, comme les cartes où la périphérie se voyait mise au centre et les promesses de liaisons plus rapides, plus fréquentes et plus directes. Et que penser des Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, acceptées sur la base d'arguments du même ordre ?

Le réajustement et la révision

(ag) L'arrêté créant des lignes nouvelles, ratifié par le peuple après référendum, n'allouait pas un crédit: il énumérait et désignait les nouvelles sections. A savoir:

Article premier:

Le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété par les nouvelles lignes suivantes:
 a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;
 b. Mattstetten–Rothrist;
 c Olten–Muttenz;
 d. Zurich Aéroport Winterthour.

L'élimination d'une section, par exemple Vauderens–Villars-sur-Glâne, exigeait un nouvel arrêté, soumis à référendum. Certes, le Conseil fédéral est compétent pour approuver les étapes des travaux et déterminer leur calendrier (article 2). Mais c'est un mandat d'exécution et non de révision.

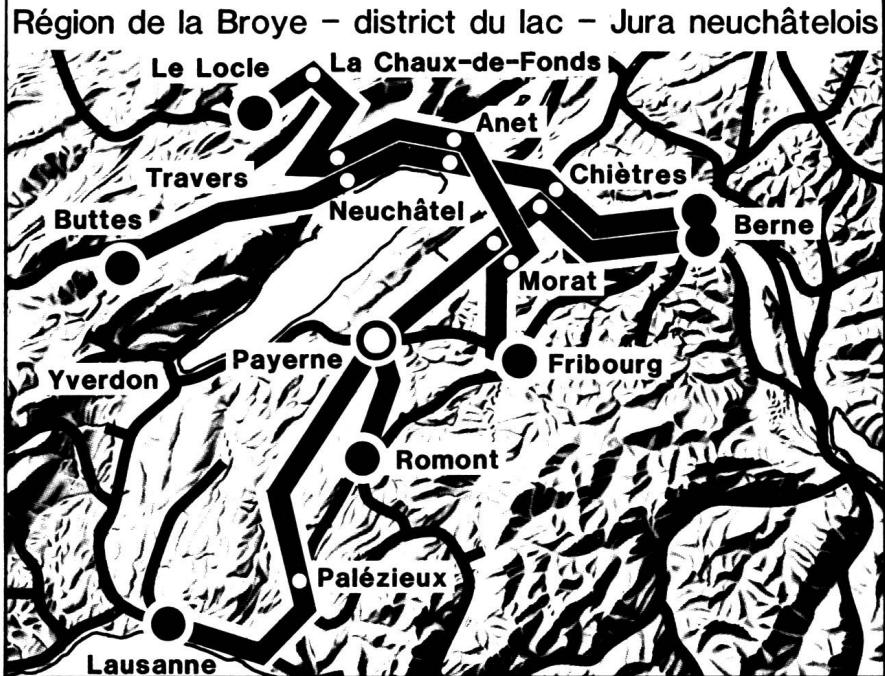
Quant à la plus large desserte possible, l'adaptation ne peut pas se faire uniquement sous la contrainte financière qui aboutira à la fermeture de lignes peu rentables, et, en fin de compte, à une inégalité des sacrifices: les plus pauvres paieront.

Il faut maintenir le principe d'une égalité régionale du droit à une desserte publique. Elle devrait correspondre pour le trafic régional (lignes privées ferroviaires ou routières, lignes CFF) à une allocation calculée par habitant, et pondérée en fonction des distances et des difficultés du secteur desservi. Il appartiendrait ensuite aux régions de se déterminer sur les moyens de la desserte.

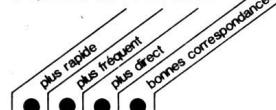
Une telle approche serait l'occasion de gommer des inégalités, liées à des statuts différents: lignes PTT, absence de soutien au transport public urbain, etc.

La recherche d'un tel modèle trahirait le moins la volonté populaire déjà exprimée en 1987. Mais elle implique une révision en profondeur. ■

Exemple d'améliorations de l'offre en trafic régional :



Objectifs de RAIL 2000



Mesures envisagées

Lausanne – Payerne – Chiètres			
●			arrêts moins nombreux entre Lausanne et Palézieux
	●	●	à Payerne, bonnes correspondances pour toutes les directions
●			pendant la journée un train par heure
	●		nouvelle relation directe Lausanne–Payerne–Morat–Chiètres–Berne, répondant aux besoins du marché
Buttes – Travers – Neuchâtel – Berne			
	●	●	relation directe Buttes–Travers–Berne, sans changement de train à Neuchâtel
●			pendant la journée un train par heure
	●		bonne correspondance à Neuchâtel entre les trains directs d'Yverdon et pour Berne
Fribourg – Morat – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle			
	●	●	relation directe Fribourg–Morat–Anet–Neuchâtel
		●	création d'une nouvelle relation directe Fribourg–Le Locle
	●		bonnes correspondances à Morat chaque heure, entre les trains en provenance de Fribourg et ceux pour Chiètres
Payerne – Romont			
●	●	●	à Payerne et à Romont, bonnes correspondances entre les cars PTT et les trains
			en cas de demande suffisante, augmentation du nombre des relations directes

Toutes les régions tirent avantage du projet RAIL 2000. Aux points de jonction où les trains IC et directs se regroupent, les trains régionaux sont au rendez-vous pour assurer la liaison entre le trafic à courte et à grande distance. De nouvelles liaisons directes, souvent formées avec la collaboration des chemins de fer privés, devraient rendre les plus grands services au navetteurs et aux excursionnistes.

Nous reproduisons cette page du Message du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur le projet Rail 2000, que nous avions déjà publiée le 13 février 1986. Cette carte prend évidemment tout son sens à l'heure où un groupe d'experts propose la suppression de toutes les lignes régionales neuchâteloises.