

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 69 (1989)
Heft: 3

Artikel: Rail 2000 : l'avenir du train
Autor: Roux, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887184>

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: 07.02.2026

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

Rail 2000 : l'avenir du train

Claude Roux,
Directeur Général des Chemins de Fer Fédéraux, Berne

L'offre des chemins de fer suisses est appelée à faire peau neuve. En effet, le 6 décembre 1987, le peuple helvétique s'est prononcé avec conviction pour un système de transports efficace : Rail 2000.

Avec Rail 2000, les temps de parcours seront optimisés pour toutes les relations du pays. Le voyageur parviendra plus rapidement et plus confortablement à destination : moins d'attente dans les gares de correspondance et moins de changements de train. Quatre tronçons nouveaux, ainsi que divers aménagements apportés aux lignes existantes et aux gares permettront d'écourter sensiblement la durée des voyages. Rail 2000 offrira ainsi une desserte cohérente pour l'ensemble du pays.

Le voyageur compare tout naturellement le train à l'automobile sur la base des avantages offerts par cette dernière : disponibilité et transport de porte à porte. Dans la mesure du possible, le chemin de fer essaye de tenir compte de ces exigences, non sans un certain succès d'ailleurs : les projets ferroviaires déjà réalisés sont là pour le confirmer. Qualité et prestations accrues apportent au rail de nouveaux clients conscients des problèmes de l'environnement.

Comparée à celle d'autres pays, la densité du réseau ferroviaire suisse est remarquable. Avec les autres moyens de transports publics (cars PTT et entreprises concessionnaires), ce réseau dessert toutes les régions. Il s'agit dès lors d'améliorer encore l'horaire, de telle sorte que le chemin de fer puisse faire valoir de nouveaux atouts.

Les cinq objectifs de Rail 2000

- Accroître la fréquence des trains intercités et directs, ce qui entraîne également une amélioration des correspondances avec les lignes régionales.
- Réduire le temps de parcours total entre le lieu de départ et la destination. A cet effet, les trains ne

devront pas rouler aussi vite que possible, mais aussi rapidement que nécessaire.

- Créer de nouvelles relations directes pour supprimer les changements de train ou en réduire le nombre.

- Établir de bonnes correspondances dans les gares de jonction en trafic ferroviaire et routier, tant régional que suprarégional.

- Proposer des prestations accessoires plus attractives, avant, pendant et après le voyage.

Rail 2000 a-t-il des chances ?

Voici, par quelques exemples, les avantages de Rail 2000 pour la clientèle et la démarche adoptée par le chemin de fer pour atteindre ses objectifs.

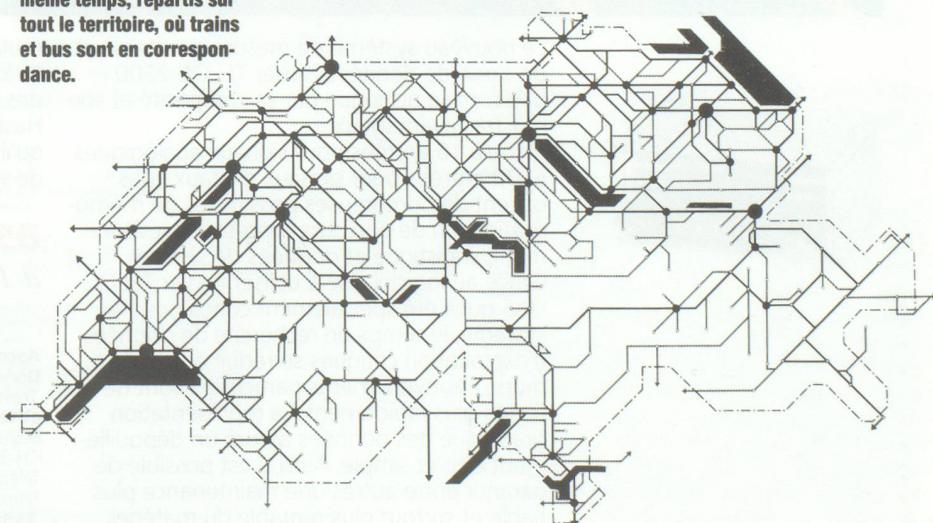
□ **Circulations plus fréquentes** : les trains intercités et directs circuleront chaque demi-heure sur les lignes principales. Les circulations étant plus fréquentes, la clientèle se sentira plus « libre » et optera pour le chemin de fer. C'est sur cela que mise Rail 2000.

□ **Relations plus directes** : de meilleures correspondances permettront de gagner du temps lors des changements de train. Les temps d'attentes dans les gares seront réduits de moitié au moins.

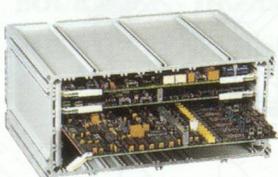
□ **Horaires plus attractifs** : Rail 2000 ne sera pas seulement attractif par ses nouveaux tronçons. La liaison entre Thoune et Delémont, par exemple, sera meilleure. Aujourd'hui, le voyage dure 1 h 41 min, avec deux changements de train. La cadence horaire sera maintenue avec Rail 2000, mais les voyageurs arriveront un quart d'heure plus tôt, sans changement de train et en voitures climatisées.

Figure 1

Une meilleure desserte de tout le pays basée sur un système de points de jonction desservis en même temps, répartis sur tout le territoire, où trains et bus sont en correspondance.



Hasler TELOC® 2200 – choisissez la voie de la rentabilité.



Le nouveau système de mesure de vitesse et de saisie de données Hasler TELOC 2200 d'Ascom se distingue par sa compacité et son prix très avantageux.

Jusqu'à 16 entrées pour signaux analogiques et 32 entrées pour signaux digitaux vous offrent de nombreuses possibilités de mémoire: fin de parcours, long-terme, événement, statistique et données de service. Grâce au logiciel aisément utilisable Hasler TELOC UAS qui a été spécialement conçu pour ce système, le temps de recherche de données d'exploitation critiques se réduit à un minimum. Les événements particuliers sont détectés plus rapidement. La représentation graphique des données assure un dépouillement clair et simple. Ainsi, il est possible de garantir entre autres une maintenance plus fiable et surtout plus rentable du matériel

roulant. Et n'oublions pas de mentionner que ce logiciel vous permet d'optimiser l'horaire des trains.

Hasler TELOC 2200 est si peu encombrant qu'il peut être monté aisément dans tout type de véhicule moteur.

ascom – pour une rentabilité à tous points de vue.

Ascom Hasler SA
Division
Traitement du courrier
et technique de mesure
Belpstrasse 23
CH-3000 Berne 14
Téléphone +41 31 63 21 11
Téléc 912 674 hasm ch
Téléc 41 31 63 29 19

Liaisons plus rapides: Rail 2000 réduit les temps de parcours. Voici quelques exemples concrets :

Sans lignes nouvelles

Lausanne – Bièvre

Horaire actuel : 1 h 08
Rail 2000 : 58 minutes

Genève – Brigue

Horaire actuel : 1 h 54
Rail 2000 : 1 h 44

Avec lignes nouvelles

Lausanne – Zurich

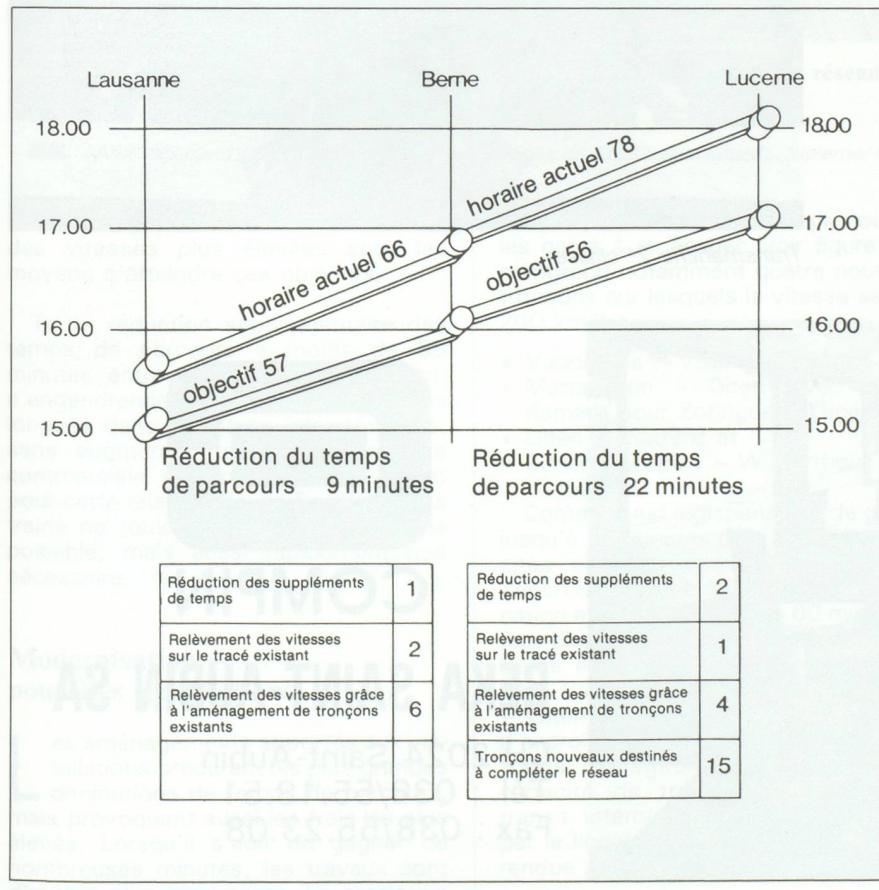
Horaire actuel : 2 h 22
Rail 2000 : 1 h 54

Fribourg – Bâle

Horaire actuel : 1 h 42
Rail 2000 : 1 h 16

Adapté aux vœux du client: Rail 2000 tient mieux compte des besoins des voyageurs. En plus d'un bon horaire, ils bénéficieront d'un service approprié, d'installations fonctionnelles et de prestations accessoires de qualité, ce qui suppose notamment des rampes d'accès aux quais, qui seront surélevés. De plus, on mettra l'accent sur une meilleure concentration des guichets destinés aux voyageurs (billets, renseignements, change, bagages).

Figure 3

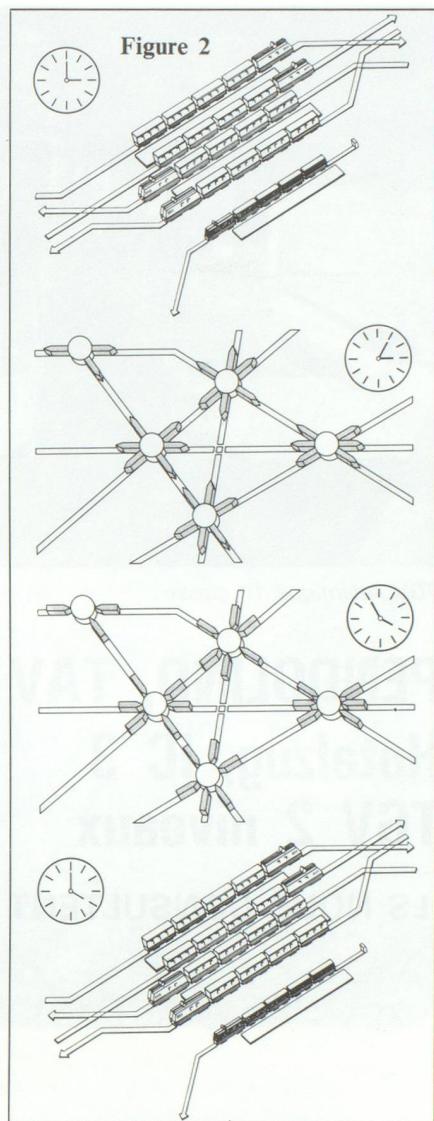


Rail 2000 : un réseau horaire

L'introduction aux CFF de l'horaire cadencé, au printemps 1982, s'est révélée positive pour les usagers : l'offre s'est étoffée également sur les lignes régionales aboutissant à celles desservies par les trains directs. Le fait que l'amélioration des recettes n'ait pas atteint d'emblée le niveau escompté ne doit pas ternir les succès de cette refonte des horaires. En fait, elle constitue l'une des bases sur lesquelles s'appuie le projet Rail 2000 : non seulement elle assure des liaisons horaires sur toutes les lignes, mais elle permet un rythme d'une demi-heure sur les axes les plus fréquentés.

Il va de soi que cette fréquence horaire ou semi-horaire n'a de sens que si elle s'applique à l'ensemble du réseau ferré suisse, faisant de chaque point de jonction important (au nombre de 8, voir figure 1) un lieu de rendez-vous répété des trains intercités, directs et régionaux ainsi que des cars postaux. Cela signifie donc une simultanéité des mouvements dans ces gares, comme le montre la figure 2.

La nécessité d'une meilleure desserte des gares et des lignes, aujourd'hui



Optimalisation des correspondances sur le coup de 15 heures.

15 h 00 : tous les trains se trouvent dans les points de jonction du réseau.

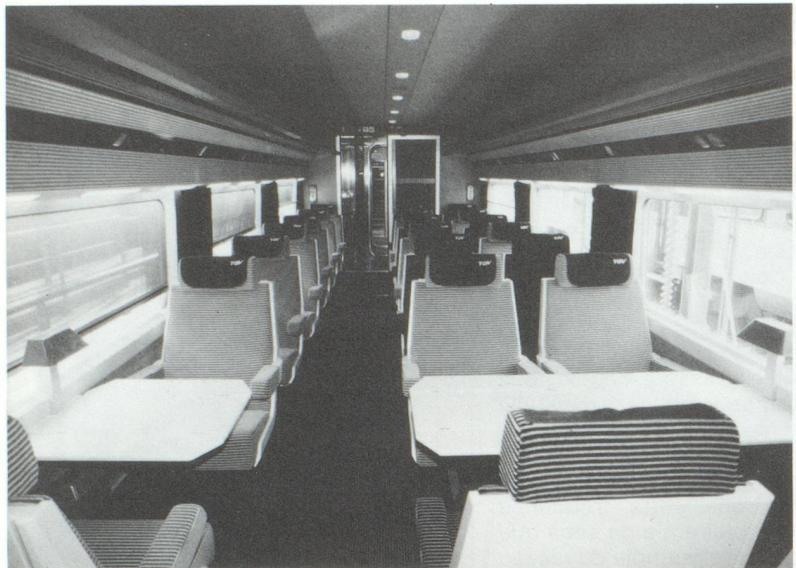
15 h 05 : départ de tous les trains intercités ou directs.

15 h 55 : arrivée au point de jonction suivant respectif de tous les trains, en vue des correspondances de 16 h.

Les trains régionaux, partant après les directs, s'intègrent à ce réseau de correspondances.

quelque peu reléguée au second plan, implique une extension de l'horaire cadencé que nous connaissons actuellement.

L'examen des temps de parcours montre que cette généralisation n'est pas possible sans de substantielles réductions sur certains tronçons. Lausanne et Berne, par exemple, sont des points de jonction de Rail 2000. Or les trains mettent aujourd'hui 67 minutes pour relier ces deux gares. Une réduction de 10 minutes environ s'impose. Si l'on prend Berne et Lucerne, ce sont plus de 20 minutes qu'il faut gagner (56 minutes au lieu de 78), comme le démontre la figure 3.



TGV Atlantique 1^{re} classe

PENDOLINO, TAV Hotelzug, IC 3 TGV 2 niveaux

ILS NOUS CONSULTENT

BEKA SAINT-AUBIN SA

Groupe Compin

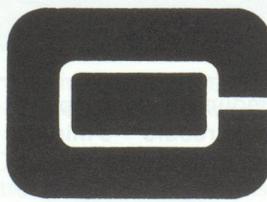
L'EUROPE DU SIÈGE



Transmanche 2^e classe



BLS 1^{re} classe



COMPIN

BEKA SAINT-AUBIN SA

CH-2024 Saint-Aubin

Tél. : 038/55.18.51

Fax : 038/55.23.08

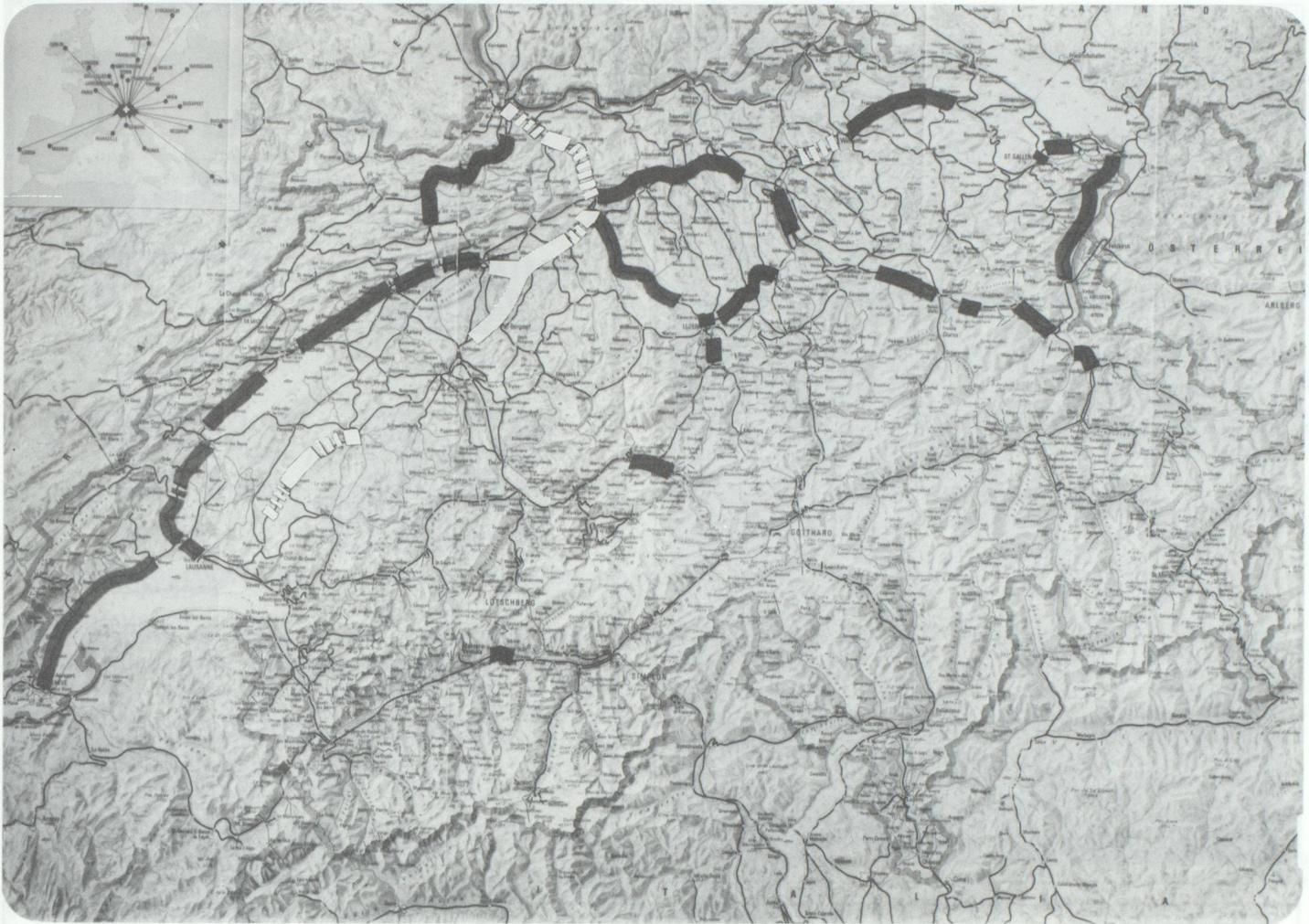


Figure 4 : Modernisation du réseau CFF

Nouveaux tronçons : (V: 200 km/h)

Aménagement des lignes existantes (corrections de tracé ; doublement, triplement ou quadruplement des voies)

L'assainissement de certains tracés et des vitesses plus élevées sont les moyens d'atteindre ces objectifs.

Toute réduction supplémentaire des temps de parcours à moins de 55 minutes entre les points de jonction, n'engendreraient que des attentes plus longues dans les gares intermédiaires, sans augmenter toutefois la vitesse commerciale de bout en bout. C'est pour cette raison qu'avec Rail 2000, les trains ne rouleront pas aussi vite que possible, mais aussi rapidement que nécessaire.

Modernisation – nouvelles installations

Les aménagements apportés aux installations procurent les plus grandes diminutions de temps de parcours, mais provoquent aussi les frais les plus élevés. Lorsqu'il s'agit de gagner de nombreuses minutes, les travaux sont d'autant plus importants. Le catalogue des mesures prévues pour la réalisation

de Rail 2000 énumère les parcours et les gares à aménager (voir figure 4). Il comprend notamment quatre nouveaux tronçons sur lesquels la vitesse sera de 200 km/h :

- Vauderens – Villars-sur-Glâne
- Mattstetten – Olten (avec raccordement pour Zofingue – Lucerne)
- Olten – Muttenz et
- Zurich-Aéroport – Winterthour.

Comme il est indispensable de gagner jusqu'à 22 minutes pour les trains intercités circulant entre Berne et Bâle, Zurich ou Lucerne, afin d'arriver à destination en un peu moins de 60 minutes, il faut disposer de nouveaux tracés entre Berne et Olten ainsi qu'entre Olten et Bâle. Cette seconde paire de voies Bâle – Olten – Berne permettra également d'accroître le nombre de circulations de trains voyageurs et d'atteindre la capacité de transport qu'exigera le transit international des marchandises par la ligne du Lötschberg – Simplon, rendue plus performante.

Mis bout à bout, les quatre nouveaux

tronçons mesureront 130 km, soit 4,5 % du réseau CFF dont l'étendue sera alors supérieure à 3 000 km.

Conclusions

Les dimensions de notre pays, sa topographie et sa structure démonographique doivent nous inciter à la modestie. Si Rail 2000 n'est pas un projet prestigieux, il n'en est pas moins ambitieux puisqu'il vise à faire bénéficier chaque Suisse d'une meilleure offre ferroviaire.

L'ampleur des moyens exigés par sa réalisation – quelque 5,4 milliards de francs en une douzaine d'années, soit environ 500 millions par an – montre qu'il y a là tant pour l'industrie de la construction que pour les chemins de fer, une tâche qui est loin d'être négligeable. En outre, Rail 2000 est un projet apte à s'intégrer dans un effort européen de revalorisation du transport ferroviaire. C'est la vocation essentielle qu'on lui souhaite.