

# Les belles promesses de Rail 2000

Autor(en): **[s.n.] / Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1114

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011401>

## **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.

# 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:

- Vauderens-Villars-sur-Glâne;
- Mattstetten-Rothrist;
- Olten-Muttenz;
- Zurich Aéroport Winterthur.

L'élimination d'une section, par exemple Vauderens-Villars-sur-Glâne, exigerait 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.

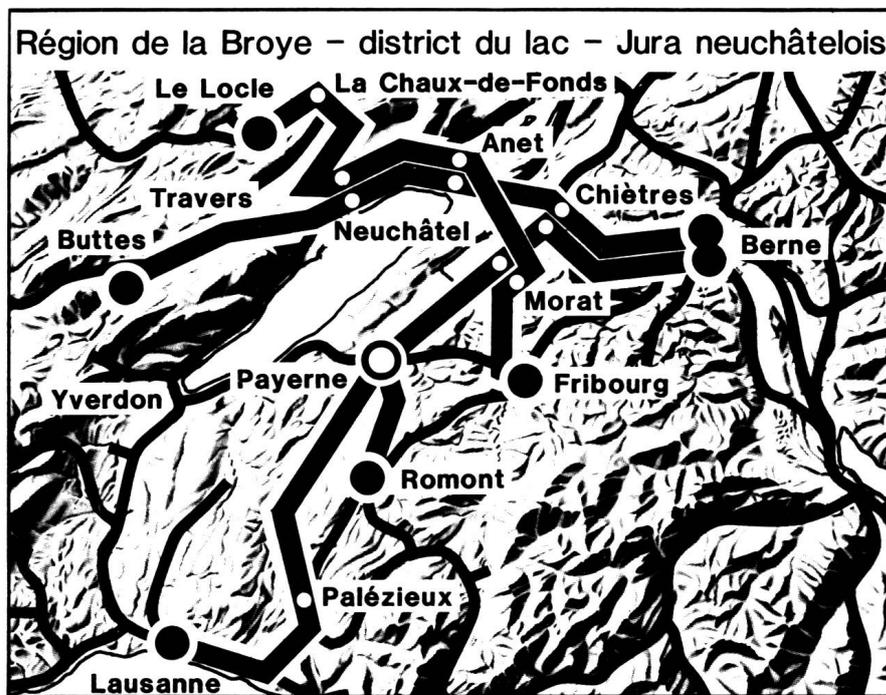
Quant à la plus large desserte possible, l'adaptation ne peut pas se faire uniquement sous la contrainte financière qui aboutira à la fermeture de lignes peu rentables, et, en fin de compte, à une inégalité des sacrifices: les plus pauvres paieront.

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.

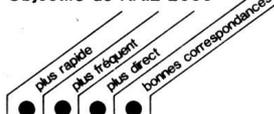
Une telle approche serait l'occasion de gommer des inégalités, liées à des statuts différents: lignes PTT, absence de soutien au transport public urbain, etc.

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

Objectifs de RAIL 2000	Mesures envisagées
●	<b>Lausanne - Payerne - Chiètres</b>
●	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
●	<b>Buttes - Travers - Neuchâtel - Berne</b>
●	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
●	<b>Fribourg - Morat - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle</b>
●	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
●	<b>Payerne - Romont</b>
●	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 avons 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.