# Le train silencieux, c'est l'avenir

Autor(en): **Stauffer, Gil**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1979)**

Heft 512

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1016609

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://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 I laides, 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 conduite 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'essaye 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**