Courrier

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1983)**

Heft 671

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

COURRIER

D'autres bagnoles, d'autres trains!

L'absence des grandes régies, les CFF autant que les PTT, parmi les bénéficiaires des mesures proposées par Kurt Furgler au titre de la relance conjoncturelle n'a pas fini de faire des vagues.
On connaît les échéances techniques qui attendent les PTT: nul doute qu'un effort financier en leur faveur, et pour préparer l'avenir électronique immédiat, s'imposait. A-t-on en haut lieu estimé qu'un coup de pouce des pouvoirs publics dans ce secteur aurait pu indisposer les partisans d'une privatisation de certaines tâches des PTT? Toutes les hypothèses sont permises.
Le cas des CFF est encore plus inquiétant: les projets suffisamment avancés manquaient-ils vraiment? L'Association suisse des transports avait pourtant début janvier proposé un plan concret de rattrapage pour le matériel roulant — et si l'AST était «prête», que manquait-il à la direction des CFF? En tout état de cause, le débat sur l'évolution technique des chemins de fer (fédéraux) doit être ouvert d'urgence: Gil Stauffer s'en est chargé à plusieurs reprises dans ces colonnes; et tout dernièrement dans DP 658. Ci-dessous, un lecteur reprend la balle au bond. A vous de jouer.

Article de Gil Stauffer, «Le train et la voiture, machines-outils», DP 668.

Laissons pour pur effet journalistique l'affirmation péremptoire et définitive sur le nombre de lignes d'une «conception globale»! Je ne suis pas membre de l'Association suisse des transports (AST) et je suppose que cette organisation est capable de se défendre elle-même. Toutefois je n'ai jamais décelé de «hargne» ou de «rogne» dans les propos qu'elle tient. Où y a-t-il hargne, hargne contre la voiture, quand l'AST dit être favorable à une politique de transports «centrée sur l'homme et non sur la seule voiture»?

Mais poursuivons la lecture. Je n'ai pas d'objection à considérer l'automobile et le train comme des «machines-outils». Que fait d'autre l'homme, depuis plus de deux millions d'années, que de se doter d'outils, en principe pour se faciliter la vie?
Je suis, par contre, éberlué par le tableau caricatural et tendancieux qui est fait de l'évolution des techniques.
«Il suffit, en effet, de comparer» écrit Gil Stauffer; encore ne faut-il pas faire de comparaisons abusives.
La navette spatiale est un instrument énormément coûteux, à la seule portée des plus grandes puissances industrialisées; son usage est réservé aux grandes institutions scientifiques et aux militaires, mais en aucun cas au public. L'application publique et généralisée des techniques spatiales pour le transport physique est sinon impossible (coût énergétique!) du moins largement utopique.
Comparaison encore plus abusive, celle faite avec l'évolution de la triode au circuit intégré. Il s'agit de composants élémentaires opposés à des objets industriels complexes (qui peuvent utiliser ces mêmes composants) voire à des systèmes technico-économiques comme le transport ferroviaire.

EN CINQUANTE ANS

Mais revenons sur l'évolution technique.
Pour l'automobile je ne contesterai pas le procès d'immobilisme. La date de 1920 est un peu forcée, c'était l'époque de la Ford T en quoi l'automobiliste d'aujourd'hui aurait du mal à retrouver sa chère bagnole. La voiture actuelle est à peu près stabilisée techniquement depuis 1928-1930 avec l'apport de la traction avant en 1934. Mais il serait bon de se demander pourquoi. Ce n'est, en tout cas, pas la faute de l'AST!
Quant au chemin de fer, il est proprement abusif de compter pour nuls les progrès enregistrés depuis cinquante ans: vitesse, confort, régularité, fiabilité, sécurité, automatisation, baisse du coût par rapport au niveau de vie, autant d'éléments où l'évolution a été forte et constante. Je peux fournir quantités d'exemples appuyant cette affirmation, mais la simple observation objective en donne suffisamment.
Gil Stauffer cite quelques points précis, reprenons-les.

L'attelage automatique! L'industrie suisse en construit de très bons et les rames rouges qui circulent entre Genève et Zurich en sont équipées. Mais l'attelage automatique n'est pas une panacée et n'apporte pratiquement aucun progrès pour l'usager voyageur. Il a deux avantages:
— Supprimer la fonction ingrate et dangereuse de l'atteleur.
— Permettre l'accroissement des charges remorquées. Cette qualité intéresse essentiellement le transport des marchandises car elle permet d'augmenter le tonnage des trains (ce qui n'est pas nécessaire pour les trains de voyageurs). Mais augmenter le tonnage des trains de marchandises signifie augmenter leur longueur, donc celle des voies de garage et de triage. Pas si simple!
Mais il y a plus compliqué: l'interpénétration des circulations ferroviaires entre les différents réseaux impose l'adoption généralisée de l'attelage automatique pour l'ensemble de l'Europe. Opération considérable, initialement prévue pour le début des années huitante et qui a été repoussée, pour des raisons économiques, à la prochaine décennie. Le type d'attelage européen est arrêté depuis des années et tous les matériels neufs sont actuellement prévus pour le recevoir.

Les barres longues soudées! C'est une technique développée depuis les années cinquante mais dont la maîtrise a nécessité près de vingt ans (rappelons le grave accident de juillet 1964 où une voiture a été projetée hors d'un viaduc à la suite d'une défaillance de rails soudés, au nord de Dijon). De plus, on ne pose pas de la voie soudée quand on veut. On

profite des renouvellements périodiques des rails, qui se font environ tous les vingt ans sur les lignes chargées. On ne renouvelle pas une voie comme une couche d'usure sur une route!

Le TGV, «quarante ans de retard»! Voilà de quoi faire sourire ceux qui ont connu le chemin de fer en 1943 (sans parler des conséquences de la guerre). C'est d'abord oublier que les Japonais circulent à plus de 200 km/h depuis vingt ans. Mais d'autre part les essais français à 331 km/h de 1955 se sont fait au-delà des limites du matériel de l'époque.
En 1943, le TGV était tout simplement impossible faute de maîtriser, voire de connaître les rails soudés, les thyristors, les isolants époxy, les circuits de voie à haute fréquence, les microprocesseurs, etc... Car le chemin de fer suit l'évolution des techniques «de base», mécanique, thermique, électrotechnique, électronique, informatique au moins autant que l'aéronautique. Le dernier progrès significatif de l'avion de transport est le turboréacteur. Actuellement se développe une nouvelle étape avec l'informatique embarquée et l'automatisation des commandes (et non plus l'assistance). L'accroissement de capacité avec les Jumbos n'est qu'une évolution quantitative, d'ailleurs encore très mal digérée par les aéroports, les services commerciaux et les finances des compagnies. De plus il ne faut pas oublier que la plupart des progrès faits en aéronautique profitent des expériences militaires, ce qui n'est pas le cas pour le chemin de fer.

Donc, s'il fallait des exemples à la démonstration de Gil Stauffer, il les a mal choisis!

VOITURE-OBJET, VOITURE-OUTIL...

Mais poursuivons sa démarche. Il en appelle à «d'autres bagnoles», «d'autres trains». Sans préciser, il nous rétorquera que ce n'est pas son boulot!
Ça veut dire quoi?

L'automobile aurait sûrement besoin d'un dépoussiérage technique pour améliorer sa solidité, sa fiabilité, sa sécurité, sa durée. Des petits progrès se font. Les grandes évolutions voire révolutions sont encore dans les cartons des constructeurs, à l'abri des indiscrets (voiture électrique par exemple).

Mais le problème prioritaire est-il technique? Ne faut-il pas commencer par remettre en question le mode d'emploi de l'auto et son caractère d'objet privé? Selon que l'on opte pour la voiture-objet, instrument d'évasion, apte à tous les services, ou pour la voiture-outil, d'usage collectif, destinée aux courts trajets et aux zones peu urbanisées, la technique ne sera pas la même.

Quant au chemin de fer, s'agit-il des multiples projets des années soixante, aérotrain, monorail à sustentation magnétique, métro continu, train sous vide, etc...? Aucun de ces projets n'a sérieusement débouché, la plupart ont été abandonnés pour impossibilité technique ou économique. Et ce malgré un préjugé nettement favorable (pour le «nouveau») voire de solides appuis politiques (comme pour l'aérotrain de Jean Bertin).

LES ATOUTS DU TGV

Le TGV est par contre une bonne réponse à la question de Gil Stauffer. Vu d'ensemble, c'est un saut en avant qualitatif avec la concurrence de l'avion sans appel sur 500 km. Mais ce saut est obtenu par l'extrapolation de techniques connues et sûres et l'utilisation judicieuse mais prudente des derniers développements. Il ne faut pas oublier qu'en chemin de fer la sécurité prime. De plus, avantage considérable par rapport à tous les systèmes futuristes, le TGV est «compatible» c'est-à-dire qu'il peut circuler sur les voies «anciennes» aussi bien que sur sa ligne propre dite «nouvelle».

C'est ce qui permet aux Suisses d'en profiter à Genève et bientôt à Lausanne sans avoir déboursé un sou ni vu se créer d'infrastructure nouvelle.

Et il faudrait aussi parler du tramway moderne.

IL N'Y A PAS QUE LA TECHNIQUE

Face aux problèmes actuels de l'urbanisation, de l'énergie, de la pollution et compte tenu de ses besoins croissants de déplacement, la société dispose, entre autres, d'un outil, le chemin de fer, très généralisé et possédant une grande réserve de capacité et de progrès.

Bien sûr, cet outil, comme les autres, peut et doit être amélioré. Mais est-ce seulement un problème technique? L'une des critiques de fond que l'on peut faire aux sociétés ferroviaires c'est d'avoir fait la part trop belle aux ingénieurs et d'avoir manqué de dynamisme et d'imagination sur le plan commercial et dans la gestion.

Car il n'y a pas que la technique. Et le papier de Gil Stauffer souffre d'abord de focaliser sur la technique, l'outil, la machine-outil comme il dit.
Or les transports constituent des systèmes complexes intégrés au système social, images de son niveau de développement et de son organisation.

L'explication de l'immobilisme technique de l'automobile passe nécessairement par l'analyse des conditions de production et du système capitaliste.
Il n'est pas indifférent de constater que le chemin de fer au XIXe siècle, plutôt que de servir à rapprocher les hommes et d'aider à leur épanouissement, a été un outil important de la concentration capitaliste en Europe et de son expansion ailleurs.

La technique ne commande pas. L'important est ce qu'on en fait.

Michel Comte