

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **99 (1973)**

Heft 25: **SIA spécial, no 5, 1973**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **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.

## Editorial

Nous présentons dans ce numéro la conférence donnée à la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes par M. Roger Desponds, le nouveau président de la direction générale des Chemins de fer fédéraux, sous le titre « Les CFF face à leur avenir ».

Elle nous rappelle de façon opportune que les chemins de fer ont su rester un moyen de transport moderne, parallèlement à l'avion. Paradoxalement, c'est même ce dernier qui a provoqué la mise à jour de la technique ferroviaire par sa concurrence sur les courtes et moyennes distances. Aujourd'hui, le rail a reconquis certaines positions et, autre paradoxe, en partie à cause de la priorité accordée à un troisième moyen de transport, la route, pour relier les villes aux aéroports. L'embourbement croissant de la circulation urbaine annihile en effet une partie du gain de temps offert par l'avion. Le confort des trains TEE et intervalles a également contribué à ramener au rail nombre de passagers.

Aujourd'hui, l'ère de la concurrence est partiellement dépassée. La collaboration entre les moyens de transport s'impose là où leurs rôles sont complémentaires ; nous pensons par exemple aux liaisons entre les villes de notre pays et ses deux aéroports intercontinentaux, aussi bien pour les passagers que pour le fret aérien.

Les CFF ont entrepris un énorme effort de modernisation, d'adaptation aux besoins de notre pays. On sait que les recettes ne suffisent pas à financer cette opération, d'autant moins que les tarifs ont été provisoirement bloqués pour aider à ralentir la hausse des prix. Si la contribution accordée annuellement aux CFF en raison de leur importance nationale est parfois discutée, le rôle de nos chemins de fer dans la bonne marche de la nation est incontesté. Il serait regrettable que la rationalisation entreprise soit ralentie pour des raisons conjoncturelles, car le rail est un moyen de transport au potentiel énorme, aux incidences modestes sur l'environnement et le mieux armé face à d'éventuelles crises dans le domaine de l'énergie. A ce propos, on fera bien de se souvenir que le chemin de fer offre sa capacité de transport au prix d'une consommation spécifique d'énergie considérablement inférieure à celle de la route et des ailes.

Les événements du Proche-Orient et leurs répercussions sur notre approvisionnement en hydrocarbures — 80 % de nos sources d'énergie sont constitués par le pétrole — nous contraignent à vouer une attention accrue à l'aspect énergétique des transports. Il y a peu, on pouvait lire dans l'organe d'un grand club d'usagers de la route une critique de l'augmentation des contributions accordées par la Confédération aux chemins de fer, relevant que d'autres secteurs pouvaient également se targuer de services rendus à l'économie du pays et théoriquement prétendre à des subsides. C'est oublier toutes les servitudes imposées au

rail, à commencer par l'obligation de transporter, pour finir par la capacité de prendre le relais des transports routiers en cas de défaillance, en passant par une ponctualité indépendante des facteurs météorologiques et l'impossibilité d'abandonner l'exploitation de lignes déficitaires.

Il n'est pas question de mettre en cause l'agrément du transport individuel offert par l'automobile, y compris l'indépendance qu'elle donne dans le choix d'une résidence ou la souplesse dans la livraison des marchandises. Il ne faut toutefois pas oublier que ce confort dépend de sources sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle et qu'il n'existe aujourd'hui encore pas de solutions de rechange.

Cela justifie que nos autorités s'efforcent de favoriser les transports en commun, et parmi eux les chemins de fer. Il est nécessaire qu'ils soient dotés des moyens de remplir les tâches essentielles à la vie du pays qui leur incombent. D'autre part, indépendamment de la constellation politique, le pétrole n'est pas inépuisable, ce qui doit inciter à l'utiliser de façon rationnelle et à le décharger des tâches mieux remplies par le rail, le réservant pour celles où il est particulièrement adéquat.

Nos chemins de fer sont pratiquement indépendants du pétrole pour la production de l'énergie qu'ils consomment, assurant ainsi l'indispensable complémentarité au réseau routier. Malgré l'augmentation du volume du trafic, ils conserveront cette indépendance par une participation à des centrales nucléaires. Il n'est donc pas opportun de contester l'appui accordé aux chemins de fer pour leur nécessaire adaptation aux exigences futures.

On parle beaucoup de « supertrains » à haute vitesse, reposant sur suspension magnétique et propulsés par des moteurs linéaires. Il est certainement intéressant et nécessaire de concevoir aujourd'hui les transports d'après-demain. A la lecture de l'exposé de M. Desponds, on voit toutefois que les chemins de fer « traditionnels », c'est-à-dire roulant sur des rails et entraînés par des moteurs électriques conventionnels, auront un avenir encore bien après l'an 2000, donc que les investissements à consentir aujourd'hui sont parfaitement justifiés à long terme.

Pour avoir suivi certains développements de trains à très haute vitesse (400 km/h), nous savons que bien des problèmes essentiels ne sont pas encore résolus et que cette aire appartient toujours aux chercheurs. Trois articles de M. Jufer, professeur à l'EPFL, et de son équipe, parus dans le *Bulletin technique*, nous ont donné l'occasion d'examiner le moteur linéaire et de constater que notre pays figure en bonne place dans cette recherche importante pour le développement de nouveaux transports en commun. Ainsi se poursuit une tradition qui a toujours vu les ingénieurs suisses au premier plan de la technique ferroviaire.

J.-P. WEIBEL.