

Le chemin de fer: un moyen de transport moderne

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **101 (1975)**

Heft 23: **Le chemin de fer**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72588>

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.

LE CHEMIN DE FER: UN MOYEN DE TRANSPORT MODERNE

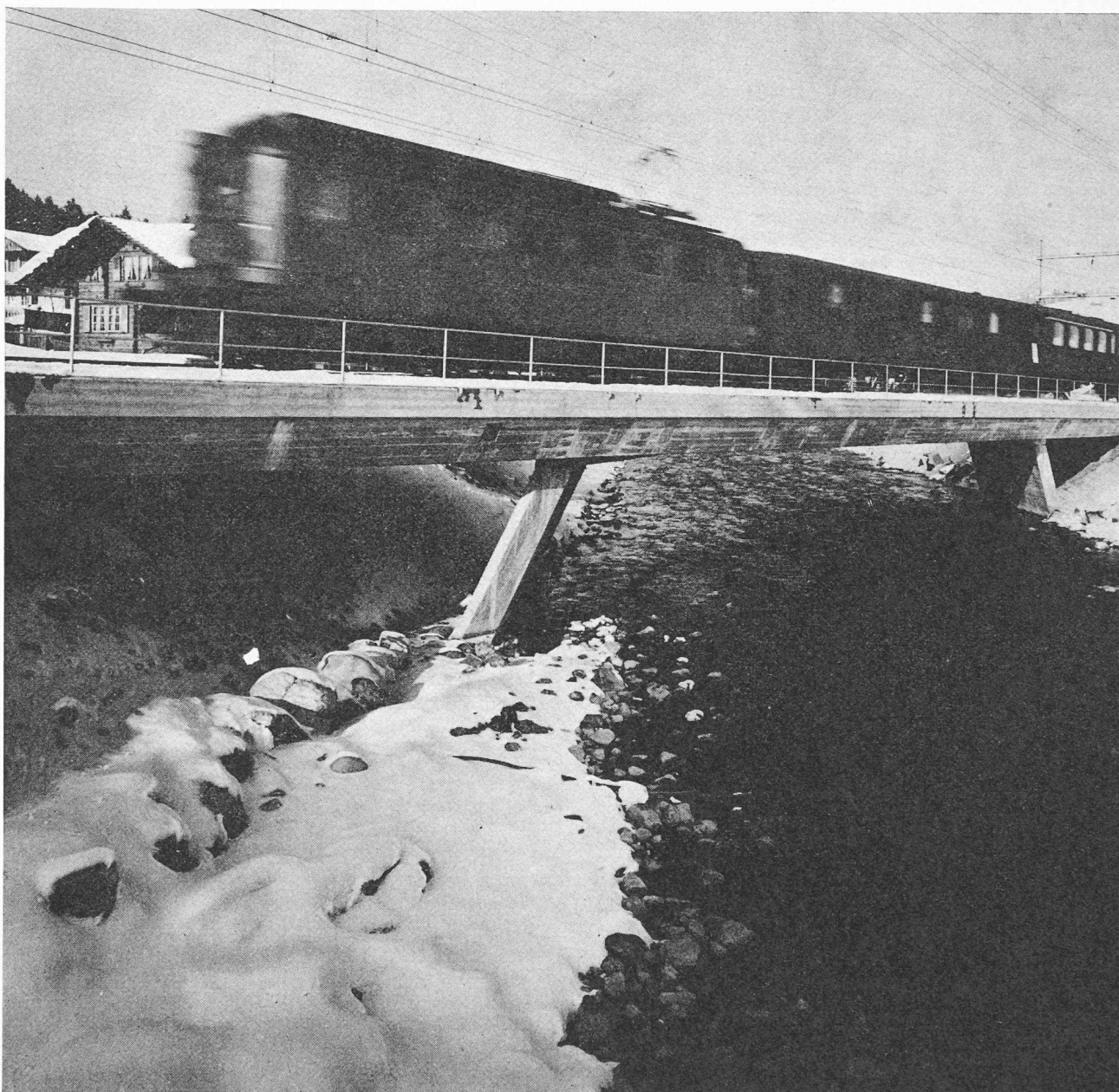


Photo W. Studer, Berne

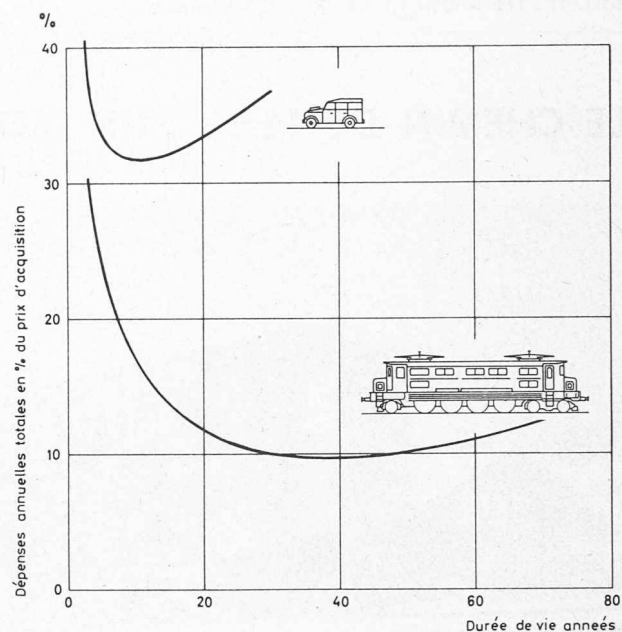
Le moment peut paraître mal choisi pour présenter le premier des numéros spéciaux du Bulletin technique de la Suisse romande destinés à faire le point de la situation du chemin de fer dans la Suisse d'aujourd'hui : la récession, la dégradation de la situation financière des CFF et de l'Etat, la diminution sensible du trafic (qui n'affecte pas que le rail), l'incertitude du lendemain, voilà autant de facteurs qui ne semblent guère favoriser une évolution dynamique de notre réseau ferroviaire. Pourtant, les exposés qui suivent, rédigés par des spécialistes de tous les domaines de la technique ferroviaire, sont résolument tournés vers l'avenir et tiennent pour acquis que les chemins de fer continueront à développer et améliorer leurs prestations.

De fait, un examen objectif de tous les moyens de transport disponibles dans notre pays montre qu'un déplacement judicieux vers le rail aussi bien du transport des voyageurs que des marchandises apporte une réponse à toutes les questions vitales qui nous préoccupent actuellement : économie d'énergie et moindre dépendance de l'étranger, protection de l'environnement, emprise minimale sur l'espace disponible, vitesse, sécurité et régularité des transports, coût du transport dans le cadre d'une conception globale, utilisation rationnelle de la main-d'œuvre et des matériaux.

Le souci d'éviter le gaspillage des ressources disponibles, mais non renouvelables, a cessé d'être l'exclusivité de quelques doux rêveurs. Les frissons qui secouent l'économie

mondiale ont alerté les consommateurs, que ce soit par l'escalade des prix ou par l'incertitude de l'emploi. Peut-il en être autrement de l'Etat et ce dernier peut-il se permettre de continuer à consacrer ses investissements à financer principalement un réseau de transport gourmand en vies humaines, en énergie, en matériel de faible durée de vie et en frais d'entretien? Il ne fait aucun doute que le rail, la route et les ailes sont des outils complémentaires et qu'aucun d'eux n'est à même de se substituer à l'autre; en revanche, il est évident que leur utilisation effective doit répondre à leurs caractéristiques, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il est vrai que la route dispose, dans les décisions ou les options, d'un poids qui est refusé au rail. Le jour où les automobilistes auront compris que leur intérêt n'est pas le même que celui des transporteurs routiers, dont ils contribuent à soutenir l'activité — par exemple par une participation disproportionnée aux frais d'entretien des routes — ce rapport des forces changera. Aujourd'hui déjà, on prévoit que le futur tunnel routier du Saint-Gothard sera encombré par les poids lourds, en majorité étrangers, dès sa mise en service, sans que ces derniers apportent la moindre obole aux frais de construction du tunnel — contrairement aux automobilistes suisses — ni que l'on dispose d'un quelconque moyen légal de les empêcher d'emprunter cette route. Il faut avouer que ce n'est pas l'image que se faisait de l'avenir l'automobiliste-électeur lorsqu'il a approuvé la perception de taxes supplémentaires pour le financement du réseau routier national!

Loin de s'opposer systématiquement au trafic routier individuel, le rail constitue un complément là où la route ne peut plus répondre aux besoins, ou seulement d'une façon peu rationnelle et peu économique. Il n'est besoin de penser qu'au déplacement quotidien de milliers de personnes dans les grandes agglomérations: quel attrait offrent les heures passées au volant dans les embouteillages, à gaspiller une essence de plus en plus chère? Est-il vraiment souhaitable que des transports lourds se fassent à grande distance par la route, au prix d'une importante consommation de carburant, avec pour conséquence le rapide endommagement de la chaussée? Pour offrir une alternative à une situation peu satisfaisante, les chemins de fer doivent améliorer leur confort, leur souplesse d'utilisation, entre autres. La réalisation de ces objectifs implique d'importants investissements, comparables dans leur ordre de grandeur à ceux consentis ailleurs. Contrairement à une opinion communément répandue, ils profitent à l'ensemble du pays, ce qui serait aisément démontré s'il était possible d'analyser tous les moyens de transport selon les mêmes critères (la loi impose aux transports publics une transparence qu'on chercherait en vain dans l'industrie privée des transports). Un exemple illustre bien quel peut être l'intérêt du rail pour la communauté: la comparaison de la durée de vie et des frais d'exploitation pour des véhicules routiers et ferroviaires (voir figure). Les chiffres portent sur un véhicule utilitaire moyen, pour la route (données fournies par les PTT), et la locomotive du type Ae 4/7, conçue à l'origine pour la traction des trains express sur la ligne du Saint-Gothard et utilisée aujourd'hui pour les trains de marchandises en plaine. Il serait facile de citer d'autres exemples propres à guider le choix, lorsque divers moyens de transport entrent en ligne de compte pour des investissements.



Durée de vie et dépenses annuelles: comparaison rail-route. (Document mis à disposition par les CFF.)

Alors que le plein emploi n'est plus assuré dans nombre de secteurs de l'économie et de l'industrie suisses, l'Etat doit veiller à ce que les dépenses qu'il effectue tendent à la conservation d'un maximum de places de travail tout en servant la collectivité de la façon la plus large; il est évident que ce sont les travaux d'équipement qui satisfont le mieux ces critères.

Parmi les besoins accumulés ces dernières décennies dans ce domaine, les chemins de fer occupent une place de choix. Les travaux prévus pour eux dans des programmes d'occasion de travail, il y a fort longtemps, n'ont jamais été entrepris, ce qui a causé de sensibles insuffisances de capacité en certains points du réseau; il y a donc là un retard à combler. Les crédits demandés pour 1976 par la direction générale des CFF représentent 16 000 postes de travail en Suisse, en dehors de l'entreprise elle-même. Il est intéressant de relever que ces activités se répartissent dans les branches les plus diverses, comme le montrent les articles qui suivent, et sont propres non seulement à assurer un certain volume de travail dans le domaine de la production, mais à maintenir une activité de développement, voire de recherche, nécessaire à la compétitivité de nos industries sur les marchés mondiaux.

Le Bulletin technique de la Suisse romande remercie vivement les Chemins de fer fédéraux, en particulier la Direction du 1^{er} arrondissement, d'avoir mis à disposition ses spécialistes pour la réalisation de ces numéros spéciaux et associé à ces remerciements l'industrie électrique suisse, également présente dans ce recueil d'études. Comme rien ne saurait être plus utile aux chemins de fer que l'information la plus large sur leurs possibilités et leurs besoins, nous sommes heureux d'apporter une contribution aux efforts méritoires des responsables des CFF et de tous leurs collaborateurs en vue d'assurer au rail, moyen de transport moderne à tous égards, la place qui lui revient.

JEAN-PIERRE WEIBEL.