Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 104 (1978)

Heft: 14: SIA spécial, no 3, 1978: Les chemins de fer dans la conception globale des transports

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

l'unanimité au sein de la commission, alors que les transports privés y étaient bien représentés.

Il est intéressant de relever que cet avenir favorable au rail résulte d'hypothèses plutôt favorables à la route, notamment en ce qui concerne le prix et la disponibilité illimitée des carburants. Une hausse plus rapide des prix pétroliers ou une insécurité croissante de l'approvisionnement en hydrocarbures ne ferait que renforcer la position des chemins de fer.

Dans une certaine mesure, la CGST marque un recul de la tendance centralisatrice, en conférant des compétences accrues aux cantons en ce qui concerne les transports régionaux.

La commission a su éviter l'écueil d'une compétition sans merci entre le rail et la route, en choisissant la voie de l'harmonisation. Cette attitude a déjà récolté ses fruits : le ton s'est calmé dans les échanges de vues entre les organes de presse des deux modes de transport, à l'exception de quelques incorrigibles. Il est en particulier mieux apparu que l'automobiliste et les chemins de fer ont plus d'intérêts communs qu'on ne le croyait généralement.

La CGST propose la constitution d'une Commission consultative permanente d'environ 15 membres, représentant les milieux de l'économie, des usagers des transports, de la science et des différentes parties du pays. Elle serait chargée de vérifier que les moyens affectés à la politique des transports soient utilisés en fonction des objectifs de la CGST. En outre, elle aurait à adapter ces objectifs en fonction d'une évaluation permanente des facteurs ayant conduit à la conception telle qu'elle est proposée par la Commission Hürlimann. Il s'agit là d'un excellent instrument de contrôle de l'administration.

La Commission de la CGST a en effet élaboré un outil permettant non seulement de faire le point de la situation actuelle et d'établir des prévisions sur la base de ces constatations, mais d'adapter ces pronostics à l'évolution et aux expériences ultérieures.

Eu égard à l'état quasi anarchique actuel dans le domaine des transports et à l'absence de moyens d'intervention de la part des pouvoirs publics, il est souhaitable que la CGST soit acceptée comme un tout, sans être édulcorée ou modifiée dans son essence, dans les délais les plus brefs. Le conseiller fédéral Willi Ritschard, président de la Confédération, admet avec optimisme que la révision constitutionnelle permettant la mise en vigueur de la CGST puisse être soumise au souverain en 1981. Il est à souhaiter de plus que toutes les instances et organisations appelées à se prononcer au cours de la procédure de consultation partagent le dynamisme de M. Ritschard. Ainsi pourrait être mise en chantier une des tâches les plus importantes de notre génération.

JEAN-PIERRE WEIBEL

Annexe I

Membres de la Commission fédérale de la CGST

Albrecht August, El.-Ing., Nationalrat, Regierungsrat, Buochs NW
Baschung Marius, Fürsprecher, Delegierter für Raumplanung, Schaffhausen
Bättig Karl, Dr. med., Professor am Institut für Verhaltenswissenschaft ETH Zürich, Dübendorf
Biel Walter, Dr. rer. pol., Nationalrat, Zürich
Bieri Rudolf, Fürsprecher, Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, Zollikofen
Böhlen Bruno, Dr., Stellvertretender Direktor des Eidg. Amtes für Umweltschutz, Bützberg
Bosset Eric, inspecteur cantonal des eaux, Lausanne
Breitenmoser Albin, Geschäftsführer der Schweiz. Schiffahrtsvereinigung, Basel
Christen Hans-Rudolf, Dr., Präsident des Treuhandverbandes des Autotransportgewerbes TAG, Bern
Colombi Renato, ing., capo dell'Ufficio cantonale delle strade nazionali, Bellinzona
Crespi Gian Carlo, avvocato, Bellinzona
Desponds Roger, ing. dipl., Président de la Direction générale des CFF, La Conversion VD
Dreyer Pierre, conseiller aux Etats, conseiller d'Etat, Fribourg
Dubochet Jean Emmanuel, ing., président de l'Union suisse des professionnels de la route, Lausanne
Düby Hans, früher Präsident des Föderativverbandes des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe, Bern
Favre John, directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, Berne
Freiburghaus Erwin, Nationalrat, Zentralpräsident des Schweiz. Gemeindeverbandes, Rüfenacht BE
Frutiger Hans, dipl. Bau-Ing., Präsident der Gruppe der Schweiz. Bauindustrie, Thun
Garbani René, Dr., früher Geschäftsleiter des Verbandes schweiz. Motorlastwagenbesitzer ASPA, Bern
Gehriger Adolf, Fürsprecher, Abteilungsdirektor der Swissair AG, Winkel bei Bülach ZH
Geiser-Imobersteg Ruth, Frau, Gemeinderätin, Bern
Genton David-Louis, Prof., directeur de l'Institut de technique des transports EPF Lausanne, Lausanne
Häberlin Curt, Fürsprecher, Direktor des Automobil-Clubs der Schweiz ACS, Bern
Hersch Jeanne, Mme, Professeur en philosophie, Genève
[2] Hidber Carl, dipl. Ing., Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich, Leiter des Stabes GVK-CH, Luzern
[1] Hürlimann Alois, Dr., Nationalrat, Walchwil ZG
Hutzli Peter, Dr., Sekretär des Vororts des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins, Herrliberg
Jakob Jules, dipl. Ing., Direktor des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Bern
Kämpfen Werner, Dr., Direktor der Schweiz. Verkehrszentrale, Zürich
Kaspar Claude, Prof., Direktor des Instituts für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen, St. Gallen
Kim Kurt, Dr., a. Regierungsrat, Vorsitzender der Arbeitsgruppe des Bundes für Raumplanung, Aarau
Kohler Raoul, conseiller national, conseiller municipal, Bienne
Künzi Hans, Prof., Nationalrat, Regierungsrat, Zürich
Latscha Werner, Dr., Generaldirektor der Schweiz.Bundesbahnen, Bern
Lendi Martin, Prof. für Rechtswissenschaft, Mitglied der Leitung des ORL-Instituts der ETH Zürich, Küsnacht
Manz Paul, Regierungsrat, Rothenfluh BL
Marquart Jean-Pierre, directeur du Touring-Club Suisse TCS, Genève
[2] Martin Yves, Me, secrétaire général du Département de l'économie publique du canton de Genève, Veyrier GE
Meier Werner, Nationalrat, Präsident des Schweiz. Eisenbahnerverbandes, Allmendingen
Müller Edmund, Oberstdivisionär, Unterstabschef Logistik des Stabes der Gruppe für Generalstabsdienste, EMD, Oberwichtrach

Neukomm Willy, Dr., Vizedirektor des Schweiz. Bauernverbandes, Windisch AG
Nobel Guido, directeur général des Entreprises des PTT, Bienne
Pfund Carl, Dr., Dir. des Verbandes schweiz. Transportunternehmungen des öffentl. Verkehrs VST, Zimmerwald
Raaflaub Alfred, Dr., Verwaltungsratspräsident Raffinerie de Cressier SA, Ascona TI
[2]Ramseier Fritz, Fürsprecher, früher Zentralpräsident des TCS, Thun
Raths Werner, Dr., Chef des Regionalplanungsamtes des Kantons Thurgau, Frauenfeld
Risch Paul, Prof., Generaldirektor der Kantonalbank von Bern, Wabern
[2]Rivier Robert, administrateur de Transhelvetica SA, président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, Mathod VD
Rösch Hans, Schweiz. Vereinigung der Transportbenützer, Witterswil SO
Rotach Martin, Prof., Direktor des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der ETH Zürich, Erlenbach ZH
Rüegg Max, Dr., Sekretär der Zürcher Handelskammer, Erlenbach ZH
Schälchli Jakob, Dr., Generalsekretär des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes FRS, Toffen BE
[2]Schärer Arnold, Dr., Generalsekretär der SBB, Bern
Schlumpf Leon, Dr., Ständerat, Regierungsrat, Felsberg GR
Schürch Oscar, Dr., Direktor der Eidg. Polizeiabteilung, Bern
Schweizer Kurt, Gemeinderat, Bern
Stucki Fridolin, Dr., Ständerat, Regierungsrat, Netstal GL
Stüdeli Rudolf, Dr., Direktor der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung, Wabern BE
Tissières Rodolphe, Me, Martigny VS
[2]Trachsel Peter, Fürsprecher, Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, Burgdorf
Vouga Jean-Pierre, Prof., délégué-adjoint à l'aménagement du territoire, Lausanne
Waldis Alfred, Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern
Wyss Edmund, Dr., Regierungsrat, Basel

---

[1] Président
[2] Membre du comité directeur

L'avenir du rail vu par ses responsables

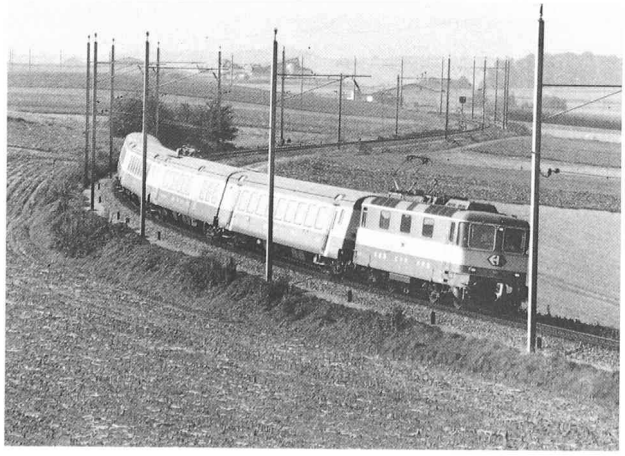
Interview de M. Roger Desponds, président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux

La conception globale des transports a été élaborée par une commission rassemblant des représentants de milieux fort différents, allant de l'Université à la haute finance, du rail à la route, de la navigation fluviale aux ailes, de l'usager à l'exploitant, de l'économie privée à l'administration. Pour remarquable que soit l'unanimité recueillie par le projet, il ne saurait répondre parfaitement aux vœux de chacun. Dans ce numéro consacré à la place du rail dans la CGST, il nous a paru indispensable de connaître l'avis du plus haut responsable des CFF sur l'avenir de son entreprise, tel que le permet la nouvelle conception.

M. Roger Desponds, ingénieur civil diplômé de l'EPFL — qui s'est déjà exprimé plusieurs fois dans nos colonnes — répond à dix questions suggérées par un premier examen de la CGST.

Un premier examen de la nouvelle conception globale des transports proposée par la commission Hürlimann montre qu'un rôle important, même croissant, y est envisagé pour le chemin de fer dans notre pays. Est-ce là votre avis ?

Il est certain qu'un rôle important, voire essentiel, est dévolu au chemin de fer dans le futur système des transports. De l'avis de la commission, il faut s'attendre à un revirement de la situation concernant la demande dans les transports de personnes, revirement qui entraînera un élargissement de la part du marché du rail. La condition à remplir par les entreprises ferroviaires est la création d'une offre rendue plus séduisante par la compression des temps de parcours, notamment entre les centres — grâce à la construction de nouvelles transversales — et par un horaire plus étoffé. Ces prévisions sont considérées cependant



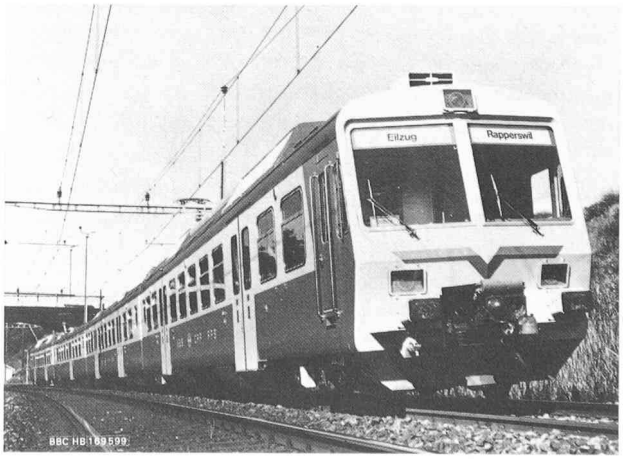


Fig. 11. — Confort et vitesse sont les éléments les plus évidents sur lesquels il convient de se pencher pour augmenter l'attractivité du chemin de fer. A gauche : composition de voitures à caisse inclinable dans les courbes, climatisées (photo CFF). A droite : nouvelle rame de banlieue RABDe 8/16 en alliage léger, à commande par thyristors ; démarrage et accélération sans à-coups, grâce à des techniques avancées (photo BBC).