

L'avenir du rail vu par ses responsables: interview de M. Roger Desponds, président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux

Autor(en): **Desponds, Roger / Rédaction**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **104 (1978)**

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

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73539>

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.

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
²Ramseier 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
²Rivier Robert, administrateur de Transhelvetica SA, président de l'Union professionnelle suisse de l'auto-
 mobile, Method 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
²Schärer Arnold, Dr., Generalsekretär der SBB, Bern
 Schlumpf Leon, Dr., Ständerat, Regierungsrat, Felsberg GR
 Schürch Oscar, Dr., Direktor der Eidg. Polizeibehörde, 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
²Trachsel 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'utilisateur 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

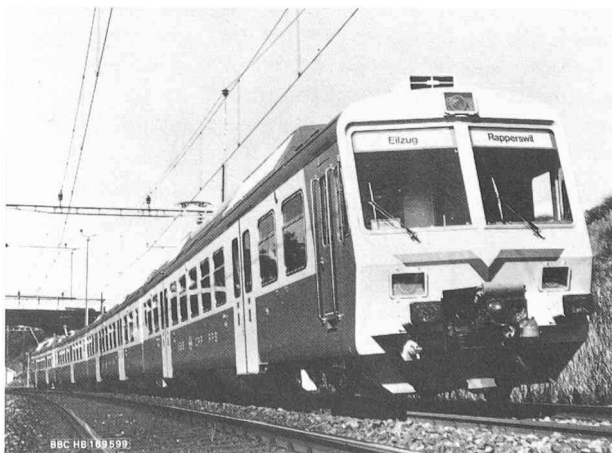
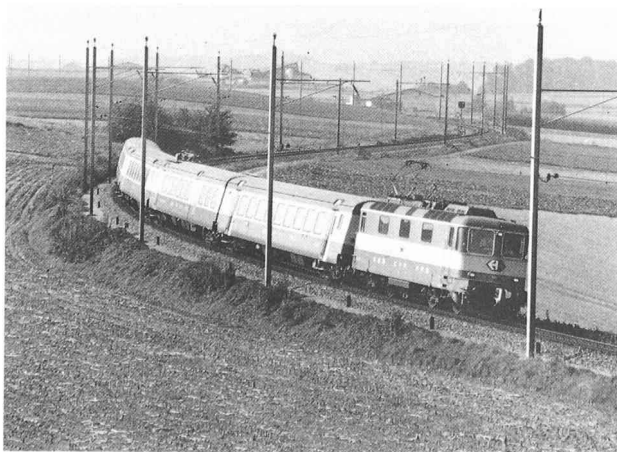


Fig. 11. — Confort et vitesse sont les éléments les plus évidents sur lesquels il convient de se pencher pour augmenter l'attractivité du chemin de fer. A gauche : composition de voitures à caisse inclinable dans les courbes, climatisées (photo CFF). A droite : nouvelle rame de banlieue RABDe 8/16 en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

comme optimistes dans le rapport, point de vue que nous partageons également.

La CGST ne prévoit en règle générale pas de contraintes pour modifier la répartition du trafic entre transports publics et entreprises privées ou trafic privé. Quelles sont les mesures envisagées par les CFF pour accroître l'attractivité de leurs prestations en vue d'obtenir une plus grande part du trafic :

*A. Dans le trafic des voyageurs
(par exemple tarifs, horaires)*

Aucune mesure d'intervention directe de nature à influencer la répartition du trafic entre le rail et la route n'est préconisée en principe dans la CGST. Cela irait d'ailleurs à l'encontre de ses idées directrices, à savoir le libre choix du moyen de locomotion, l'autonomie économique des divers trafics et le jeu de la concurrence entre les transporteurs. Il est donc très important d'éliminer les distorsions de concurrence actuelles, qui subsisteront malheureusement encore durant un certain temps. Nous voulons et devons faire face à cette rivalité. Toutefois, l'affrontement ne sera loyal que si les combattants luttent à armes égales. A ce point de vue, la CGST a répondu à nos espoirs.

En ce qui concerne les mesures propres à augmenter l'attrait de nos prestations, ce n'est que dans un avenir assez éloigné que l'offre supplémentaire des chemins de fer prévue dans la CGST — dont j'ai parlé déjà en répondant à la première question — pourra être réalisée. Les mesures recommandées obligeraient notre entreprise à adopter une stratégie offensive, solution qui ne saurait guère être retenue dans les circonstances présentes.

En revanche, la démarche qui serait réalisable à moyen terme pour améliorer sensiblement l'attractivité des transports publics est la nouvelle conception des trains de voyageurs, avec l'horaire cadencé. La presse en a parlé très abondamment ces derniers temps. Dans ce même contexte s'inscrit la ligne ferroviaire de l'aéroport de Zurich, qui sera inaugurée prochainement.

B. Dans le trafic des marchandises

Dans ce secteur, la suppression, pour les envois de détail, de l'obligation de publier des tarifs et de transporter permet désormais de structurer notre offre et de l'adapter aux particularités du marché. La future conception du trafic de détail fait encore l'objet d'une étude approfondie. Il est certain cependant que les capacités ainsi libérées pourront être mises avantageusement à profit pour les transports par wagons complets, qui ont de bonnes chances à long terme de s'imposer sur le marché.

De gros efforts sont également entrepris pour conférer plus d'attraits au feroutage. La principale mesure qui a été prise dans ce but est l'élargissement du gabarit des tunnels sur la ligne du Saint-Gothard, de manière à permettre le chargement de camions de plus grandes dimensions qu'aujourd'hui.

La CGST envisage la construction de nouvelles lignes ferrées, les transversales. Quelles sont les priorités à considérer dans l'élaboration de ces projets :

— *Vitesse ou capacité ?*

— *Marchandises ou voyageurs ?*

La nouvelle liaison entre la Suisse occidentale et orientale devrait servir principalement au trafic voyageurs, alors que le tronçon entre Bâle et Berne des grandes transversales envisagées est particulièrement important pour l'acheminement des marchandises. Il est en effet indispensable de disposer de capacités supplémentaires pour mettre pleinement à profit les possibilités accrues de la ligne du Loetschberg et du Simplon.



Fig. 12. — Par le feroutage, le rail doit contribuer efficacement à éviter l'engorgement des grandes artères routières par les poids lourds en transit. (Photo CFF.)

Du fait que les futures grandes transversales serviront au transport des voyageurs et des marchandises, il n'est pas possible de répondre catégoriquement à la question de savoir si la priorité doit être donnée à l'augmentation de la vitesse ou à l'accroissement de la capacité. Pour le trafic des marchandises, il est urgent de disposer d'une plus grande capacité. Pour les transports de voyageurs, des vitesses plus élevées permettraient de comprimer comme il se doit les temps de parcours, ce qui constitue un élément d'attraction non négligeable.

Les CFF ont toujours commandé l'ensemble de leur matériel roulant ou presque (traction, voyageurs, marchandises) en Suisse et ils ont souvent participé de façon importante à son développement. On peut imaginer qu'il soit possible d'acquérir à l'étranger du matériel déjà existant à meilleur compte, quitte à admettre qu'il puisse satisfaire dans une moindre mesure aux exigences spécifiques des CFF. Quelle est votre position à ce sujet, compte tenu des éléments suivants :

— *Economies possibles ?*

— *Conséquences pour l'industrie ferroviaire suisse ?*

Avant de répondre à la question, il faut rappeler que notre réseau présente certaines particularités dues à la topographie du pays. Ces particularités imposent des exigences spécifiques au matériel moteur et remorqué. Il s'agit notamment des nombreuses courbes à faible rayon, des multiples gares intermédiaires et des déclivités fréquentes et fortes.

L'adaptation aux particularités de construction qui nous sont imposées par le réseau ferré et dont il faut tenir compte pour le matériel roulant a été mise au point et réalisée depuis longtemps par une étroite collaboration entre l'industrie suisse et les CFF. Toutes ces années de coopération fructueuse entre constructeurs et utilisateurs ont permis d'atteindre le haut degré de développement actuel. Ce savoir-faire ne peut être sauvegardé que par un volume de commandes suffisant. Une diminution de la demande par suite d'achats à l'étranger signifierait l'effondrement de l'industrie suisse des véhicules moteurs, des wagons et des voitures. Outre les lourdes répercussions sociales d'une telle politique, les conséquences seraient catastrophiques, du fait que nous serions entièrement à la merci des firmes étrangères.

De plus, étant donné les particularités de notre réseau déjà citées, les modèles de « prêt à porter » fabriqués à l'étranger

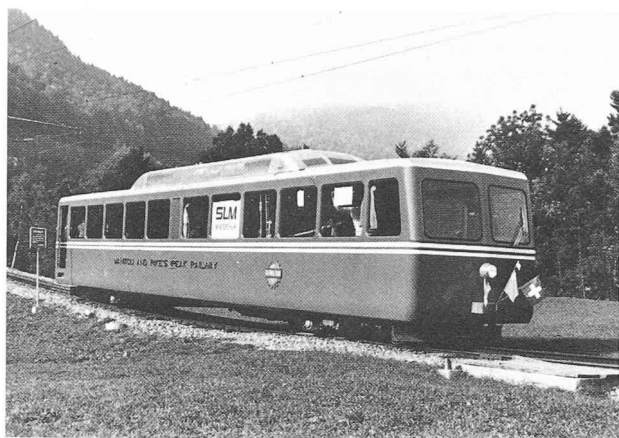


Fig. 13. — L'industrie ferroviaire suisse, en plus de ses livraisons sur le marché national, exporte du matériel de haute qualité : automotrice Diesel à crémaillère destinée au Manitou and Pike's Peak Railway (USA), dont la station supérieure est située à 4300 m/mer. (Photo Sulzer frères.)

ne pourraient guère être utilisés sans de coûteuses transformations, à moins que l'on ne s'accommode de temps de parcours plus longs ou de frais supplémentaires pour l'entretien des voies et des véhicules.

Cela ne signifie pas pour autant que les CFF ne passent leurs commandes qu'en Suisse. Ce sont surtout des voitures à voyageurs destinées aux services internationaux et des wagons qui sont commandés à l'étranger. Il est apparu que les économies réalisées étaient cependant bien modestes sur les voitures étrangères. En effet, les complications et les frais supplémentaires inhérents aux contrôles de construction et à la qualité d'exécution nécessaire sont considérables. Pour les wagons à marchandises, des économies sensibles ne sont réalisables que si nous pouvons participer à des commandes de séries passées par les réseaux étrangers.

Dans le cadre du Rapport 77, les CFF exposent des mesures propres à diminuer le déficit de l'entreprise. Sont-elles compatibles avec les objectifs de la CGST ?

Dans l'ensemble, on peut répondre affirmativement à cette question. Les mesures recommandées par la commission CGST en vue d'assainir la structure des lignes régionales et du trafic de détail se recoupent largement avec les propositions contenues dans notre Rapport 1977. Il en est de même par ailleurs de la manière de concevoir la politique de transport, surtout en ce qui concerne le financement de l'infrastructure, l'élimination des distorsions de la concurrence, l'indemnité compensatrice, la création, pour les CFF, de préalables à la gestion selon les principes d'une saine économie.

Plusieurs années vont s'écouler avant que la CGST puisse entrer en vigueur avec ses dernières conséquences. Ce délai laisse certainement les CFF dans une situation délicate. Planifiez-vous déjà en fonction de la CGST telle qu'elle a été présentée et si oui, que se passerait-il si elle ne trouvait pas l'approbation de l'électeur ?

Les CFF constituent un établissement de droit public, non autonome, de la Confédération. Dans le cadre de la législation, ils bénéficient il est vrai d'une certaine indépendance, mais si l'on considère leurs possibilités réelles de gestion, ils ne peuvent être qualifiés d'entreprise qu'avec certaines réserves. J'ai déjà rappelé que nous ne pouvons pas adopter de notre propre chef une stratégie offensive. Nous avons tout mis en œuvre ces dernières années pour maîtriser l'évolution des coûts. Je crois que nous y avons partiellement réussi. Le succès obtenu reste naturellement

assez relatif, compte tenu de la situation. Les assainissements structurels que nous avons exposés dans le Rapport 1977 s'inscrivent dans cette ligne, que nous continuerons de suivre avec toutes les conséquences que cela implique. Il faut dire toutefois très clairement que nous avons bientôt épuisé toutes nos possibilités. Ce qui s'impose aujourd'hui de toute urgence, ce sont des décisions politiques, dans le cadre fixé par la CGST. Si notre situation est déjà suffisamment alarmante en soi pour déclencher de telles décisions, nous ne nous faisons guère d'illusions sur leurs délais d'application. Ce qui nous importe pour l'heure, c'est de sauvegarder pour le moins notre position face à la concurrence. Dans cette optique, d'importantes réductions de prix sont nécessaires dans le trafic marchandises. L'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard aura encore de fâcheuses incidences pour le rail.

Ce que nous pouvons entreprendre, au niveau de l'offre, en fonction de la CGST, c'est de mettre certains projets parfaitement au point et d'étudier à fond leur rentabilité. Ces travaux aussi demandent beaucoup de temps.

Si la CGST ne trouvait pas grâce devant l'électeur, il ne nous resterait plus qu'à entreprendre ce que l'on veut justement éviter aujourd'hui, c'est-à-dire démanteler la conception globale et tenter d'en réaliser certains éléments isolés.

Les CFF estiment-ils comme la commission Hürlimann que la CGST forme un tout et qu'il n'est pas possible d'y apporter des corrections quant aux principes ?

Sur ce point, je suis du même avis que la commission. Bien sûr, il peut aussi arriver finalement qu'une partie seulement des mesures préconisées en matière de politique de transport puisse être réalisée. Cet abandon serait cependant extrêmement regrettable, car les particularismes suisses du système des transports subsisteraient.

Il n'est pas possible d'apporter des corrections aux principes de la CGST — j'ai parlé précédemment d'idées directrices — sans que tout l'édifice s'écroule. Des modifications peuvent être envisagées à la rigueur en ce qui concerne la pondération des objectifs, ce qui ferait alors passer au premier rang d'autres variantes de systèmes des transports.

Les CFF vont-ils s'employer à ce que les éléments de distorsions de la concurrence rail-route dans le domaine des marchandises soient éliminés avant que la CGST entre en vigueur ?

La commission CGST propose diverses mesures pour éliminer les distorsions de la concurrence dans les transports de marchandises. L'une d'elles consiste à faire supporter entièrement au trafic routier les coûts qu'il occasionne, postulat qui n'est pratiquement plus contesté d'ailleurs. Cette mesure n'est possible que par une modification de la Constitution. La commission, dans laquelle nous étions également représentés, propose de soumettre au peuple et aux cantons, sous la forme d'un projet unique, quatre nouveaux articles constitutionnels, qui devraient aussi permettre de grever le trafic routier lourd de la totalité de ses coûts. L'unité de la matière serait ainsi sauvegardée.

Toutefois, la réalisation de ce projet exigera beaucoup de temps. Ce n'est donc pas sans une certaine appréhension que nous attendons l'ouverture du tunnel routier au Saint-Gothard. La route en retirera de nouveaux avantages dans les transports de marchandises, notamment dans le transit nord-sud.

D'autres mesures propres à éliminer aussi certaines distorsions de concurrence dans le secteur des marchandises pourraient être réalisées avant la mise en vigueur des nou-

velles bases constitutionnelles. Elles seront examinées encore par les organes compétents. Il s'agit de l'harmonisation des conditions sociales et de travail dans le trafic marchandises privé et public ainsi que du contrôle plus efficace des prescriptions relatives à la durée du travail et du repos et le respect des limitations de police, comme le poids maximal des chargements, les interdictions temporaires de circuler.

Une augmentation considérable des prestations des CFF, telle que l'envisage la CGST, suppose une croissance des besoins en énergie. Ces exigences pourront-elles être satisfaites et comment ?

— Production

— Transport

Dans l'hypothèse des deux variantes finales de la CGST, les CFF verront leurs besoins d'énergie s'accroître considérablement. En prévision d'une telle éventualité, ils ont acquis il y a plusieurs années déjà des participations dans trois centrales nucléaires (Bugey en France, Goesgen, Leibstadt), dont chacune leur fournira quelque 300 gigawatts-heures (1 GWh = 1 million de kWh). Les connaissances actuelles en la matière permettent d'escompter un fonctionnement satisfaisant des usines de ce genre, si bien que nous disposerons au cours des années quatre-vingts d'un supplément d'énergie de 900 GWh, alors que nous consommons aujourd'hui environ 1420 GWh pour la traction des trains. Suivant l'ascendance de la courbe du trafic, il faudra examiner tôt ou tard la question d'une nouvelle participation à des centres producteurs de force motrice.

L'appareil de distribution de l'énergie doit être dimensionné en fonction des pointes de charge. Ses éléments (sous-stations, lignes à haute tension pour le transport de

l'énergie, caténaires) ont pour la plupart un âge respectable. Leur renouvellement se fait d'après des programmes à long terme et s'accompagne chaque fois d'un renforcement de la capacité de l'installation considérée. Les CFF cherchent notamment à reconstruire totalement leur réseau de conduites à haute tension d'ici à la fin du siècle. Une action menée parallèlement et coordonnée avec la modernisation des caténaires consiste à rénover les sous-stations existantes et à en créer d'autres. Tous les nouveaux équipements sont conçus de manière à suffire pour le volume de trafic que prévoit la CGST. Alors que le réseau des lignes à haute tension demande à être complété jusqu'à l'extrême limite de ses possibilités — ne serait-ce que pour offrir des possibilités d'échange de courant de traction couvrant l'ensemble du pays — les autres installations peuvent être adaptées au trafic, avec souplesse, au fur et à mesure de son accroissement.

Les problèmes de l'approvisionnement en énergie et du transport de celle-ci ne constituent donc pas des obstacles empêchant le rail de satisfaire à la demande de prestations envisagée par la CGST.

On le voit, aux options prises par la Commission Hürlimann répond dans le cadre des CFF une planification bien définie, ouverte dans la mesure où le permettent les contraintes d'un service public, aux principes d'une gestion plus dynamique de l'entreprise. Les limites en sont toutefois clairement établies, compte tenu de la mission nationale des CFF.

Nous remercions M. Desponds d'avoir exposé pour nos lecteurs les grandes lignes de l'activité future des Chemins de fer fédéraux.

RÉDACTION

Divers

Nouveau président de l'OSEC

Lors de sa dernière réunion, la Commission de surveillance de l'Office suisse d'expansion commerciale a pris acte, avec regrets, de la décision de son président, M. Gérard Bauer, de résigner ses fonctions lors de la prochaine assemblée générale. M. G. Bauer avait été élu en 1971. Les années de son mandat ont été marquées par des réformes sur le plan administratif et par diverses mesures destinées à adapter toujours mieux les activités de l'OSEC aux conditions sans cesse changeantes de l'économie mondiale.

Pour succéder à M. Bauer, qui a été désigné par acclamation président d'honneur, la Commission de surveillance a élu à la présidence de l'OSEC M. Heinz Haas, président adjoint de la direction de Swissair, avec entrée en fonction le 8 septembre 1978.

Rendons à César...

Par suite d'une erreur de transmission, le nom de l'auteur de l'article « Fissuration des dalles des ponts mixtes », paru en pages 185 et 186 du *Bulletin technique de la Suisse romande* n° 12, a été omis. Ce texte était dû à M. Jean Petignat, La Tour-de-Peilz. Nous prions l'auteur de nous pardonner cette omission bien involontaire de notre part.

(Rédaction)

Carnet des concours

Succès de jeunes chercheurs suisses

Deux jeunes Suisses, les frères Clemens et Martin Trüssel, de Rheinfelden, ont remporté un premier prix doté de 5000

florins au concours Philips pour jeunes chercheurs et inventeurs. Ce concours ouvert à tous les pays d'Europe s'est déroulé récemment à Eindhoven, Pays-Bas. Le travail des frères Trüssel intitulé « Relevé photographique de profils de grottes » avait déjà obtenu la mention « excellent » au concours suisse « La science appelle les jeunes ».

Parmi 30 travaux présentés par 15 nations, 5 obtinrent un premier prix, 12 un deuxième prix et 13 une prime d'encouragement.

Clemens Trüssel (22 ans), facteur d'orgues, et Martin Trüssel (18 ans), apprenti jardinier, pratiquent la spéléologie en amateurs. Une constatation fortuite faite en photographiant une grotte les amena à mettre au point une méthode permettant le relevé de plans à trois dimensions de couloirs de grottes.

Examiné par un jury de 11 professeurs de différentes nations, ce travail fut remarqué grâce à l'élaboration soignée et scientifiquement correcte de son idée fondamentale.

EPFL

Conférences

Prochaines conférences organisées par le Laboratoire d'hydraulique, route de Genève 67 :

Plunges pools — Tarbela project (en anglais), par K. Spurr, Service Hydraulics Engineer, Tams-Tarbela (Pakistan), le 26 juin 1978, à 16 h.

Reservoir sedimentation (en anglais), par M. H. G. Heineemann, US Dept. of Agriculture, Agric. Research Center, Beltsville, Maryland, le 17 juillet 1978, à 11 h.