

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 21

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.

## Rail et route: la difficile complémentarité

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

417

**P**our peu qu'ils conservent le sens des proportions, les partisans les plus convaincus des chemins de fer savent fort bien qu'un transfert important du trafic de la route vers le rail reste encore une utopie, faute de capacité de l'infrastructure ferroviaire. De même, les champions du trafic routier, s'il leur reste un brin d'honnêteté intellectuelle, n'ignorent pas qu'un réseau ferré dense et performant est indispensable à la vie de notre pays. Cette double constatation vaut aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs.

Par ailleurs, nul ne saurait contester qu'un déplacement raisonnable de la route vers le rail est un enjeu important pour la protection de l'environnement.

A partir de cela, deux conclusions s'imposent. D'une part, complémentarité égale collaboration active des deux parties, comme par exemple dans le cadre du ferroutage. D'autre part, les schémas classiques – qu'il s'agisse de la priorité imposée des transports publics ou du libre jeu de l'économie de marché – ne sont aptes ni l'un ni l'autre à assurer la mobilité de la société actuelle dans le respect d'exigences écologiques et économiques contradictoires.

L'attitude embarrassée de nos autorités trahit leur difficulté d'arriver à une vue d'ensemble de la problématique actuelle des transports en Suisse. A un geste en faveur de l'environnement – le subventionnement de l'abonnement à demi-tarif – succède la mesure d'économie – la restriction du trafic régional. *Energie 2000* prône l'économie des carburants fossiles, et voilà qu'on passe à la route un trafic jusqu'alors assuré par des trains électriques.

Certes, les principaux protagonistes ne sont pas à l'abri de la critique: en persistant à estimer qu'un minimum de 2000 kW et 200 tonnes de matériel roulant, accompagnés par deux personnes au moins, est indispensable à assurer même le trafic le plus réduit, les CFF contribuent à amener du «fioul» au moulin de l'autobus. A l'étranger, sur des infrastructures moins parfaites, on trouve des motrices légères (et bon marché!), plus proches du tram que de la locomotive 2000, et dont le conducteur assure également l'accueil des voyageurs, y compris la vente de billets. Autre élément négatif, la dégradation des prestations dans le trafic régional assure la promotion du trafic individuel – qui ne va pas s'arrêter à la prochaine gare convenablement desservie.

Dans ce contexte, les propositions du *Groupe de réflexion* mandaté par le Conseil fédéral pour se pencher sur l'avenir des CFF ne témoignent pas d'une grande imagination à tirer parti des possibilités de la technique actuelle. Il est vrai que cet aréopage ne comportait pas de technicien (on ne saurait vraiment considérer comme tel un professeur spécialisé en gestion des transports), ni du reste de représentant des usagers – ces grands oubliés des débats sur les transports.

La véritable urgence concerne le choix des domaines que la Confédération veut privilégier, en période d'austérité budgétaire. Si les regards étaient résolument tournés vers l'avenir, c'est à la formation, à l'utilisation rationnelle des ressources et à la préservation de la qualité de la vie que seraient accordées les priorités. Il y a là de nombreux emplois en jeu pour demain, tous dans des branches où la Suisse a fait ses preuves. Pour cela, nos ressources ne doivent pas être utilisées pour la seule conservation d'un acquis vieillissant, mais surtout pour faire quelque chose. On aimerait que la Suisse fût autre chose qu'une grosse tirelire, placée au centre d'un vert paysage coupé en quartiers par une croix autoroutière réservée au transit de convois de 40 tonnes.