

Editorial

Autor(en): **Tschanz, Pierre-André**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **24 (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

SOMMAIRE

Forum

La Suisse ferroviaire 4-8

Pages officielles

9/10

SRI News

11

Dossier

Visiter la Suisse en 1998 11

Société

Droit du patient et euthanasie active 12

Culture

Il y a 200 ans naissait Jeremias Gotthelf 13

Scrutin

Votations fédérales du 8 juin 1997 14/15

Mosaïque

16/17

Ping-Pong

Un parlement d'enfants à Lucerne 18

SSE-Info

19

Page de couverture

Inauguration de la gare française à Bâle le 11 décembre 1845. Elle marque l'achèvement du premier tronçon de voie ferrée sur sol suisse, d'une longueur de 1800 mètres. Fragment d'un tableau exposé au Musée d'histoire de Bâle. (Photo: Max Baumann)

I M P R E S S U M

La Revue Suisse, qui est destinée aux Suisses de l'étranger, paraît pour la 24^e année en allemand, français, italien, anglais et espagnol, en plus de 20 éditions régionales, avec un tirage total de plus de 320 000 exemplaires. Les nouvelles régionales paraissent quatre fois par an.

Rédaction: René Lenzin (RL), Secrétariat des Suisses de l'étranger (responsable); Alice Baumann (AB), Bureau de presse Alice Baumann Conception; Pierre-André Tschanz (PAT), Radio Suisse Internationale; Robert Nyffeler (RN), rédacteur des communications officielles, Service des Suisses de l'étranger, DFAE, CH-3003 Berne. Traduction: Marie-Hélène Zurkinden.

Editeur/Siège de la rédaction/Publicité: Secrétariat des Suisses de l'étranger, Alpenstrasse 26, CH-3000 Berne 16, tél. +41 31 351 6100, fax +41 31 351 61 50, CCP 30-6768-9. Impression: Buri Druck AG, CH-3084 Wabern. Internet: <http://www.revue.ch>

N° 2/97 (15. 4. 1997)



Un timbre-poste spécial aurait suffi pour marquer le 150^e anniversaire du chemin de fer en Suisse, si ce dernier n'était pas bien davantage qu'un simple mode de transport. Peut-on imaginer ce que serait notre société aujourd'hui sans le chemin de fer? n'a-t-il pas élargi notre horizon, renforcé notre cohésion, permis notre prospérité? n'a-t-il pas forgé notre identité? Avec plus de 5200 km de voie ferrée, la Suisse a le réseau ferroviaire le plus dense du monde et, à l'exception des Japonais, personne ne prend le train plus souvent que nous autres Suisses. Voilà pourquoi il nous a paru indispensable, en cette année commémorative, d'ouvrir la fenêtre de la Revue suisse sur nos chemins de fer.

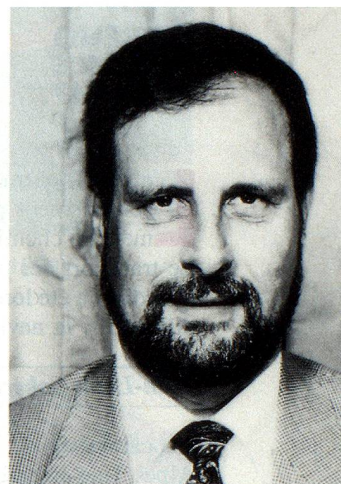
700 000 de personnes transportées chaque jour; 41 voyages par habitant et par année. Le rail paraît d'une santé de fer. La statistique est pourtant trompeuse. 150 ans après l'ouverture de la première ligne ferroviaire entièrement sur territoire suisse, entre Zurich et Baden, le chemin de fer doit faire face à des problèmes de taille et son avenir est incertain.

L'individualisation de notre société, avec l'essor prodigieux du trafic routier depuis un demi-siècle, écrase le chemin de fer, qui ne compte plus aujourd'hui que pour 12% du trafic voyageurs et moins de 7% du transport de marchandises. A cela s'ajoute depuis quelques années le souffle de libéralisation et l'accentuation de la concurrence, l'ouverture des marchés, la spirale de l'endettement et de la réduction des prestations.

Jamais le climat n'a été aussi hostile au rail. De nombreuses lignes, dans les régions périphériques, ont été sacrifiées ces vingt dernières années et remplacées par des services routiers; les horaires, en dehors des grands axes, se sont éclaircis; des gares ne sont plus exploitées; les effectifs du personnel ont fortement diminué. Certes, on rétorquera qu'à l'inverse, les installations et le matériel ont été modernisés, les prestations développées sur les grands axes, que d'importants efforts ont été entrepris pour promouvoir la complémentarité entre les différents modes de transport, que d'ambitieux projets, tels que Rail 2000 ou de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, sont en voie de réalisation ou de développement.

La situation est paradoxale avec, d'un côté, de lourdes menaces et un climat politico-économique plutôt hostile au rail, dont le pire ennemi est l'individualisation de la société, et, dans le même temps, des perspectives, des chances nouvelles ouvertes par les excès de ce phénomène d'individualisation: l'engorgement des routes, la pollution, les accidents, le stress.

Mais on ne saurait imaginer notre société de demain sans un mode de transport collectif, propre, sûr, rapide. Le chemin de fer doit donc avoir encore de belles années devant lui!



PA Tschanz

Pierre-André Tschanz