

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1985)

**Artikel:** RAIL 2000  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676093>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

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

# RAIL 2000

Le projet RAIL 2000, pierre angulaire de la modernisation des transports publics en Suisse, s'est précisé en 1985 (voir le chapitre «Rapport et propositions du conseil d'administration»). Il a été présenté à un large public lors de deux conférences de presse, tenues l'une en mars, l'autre en mai, après que sa conception de base eut été approuvée par le Conseil fédéral. Depuis lors, RAIL 2000 est intégré dans la discussion politique relative aux transports.

Un examen des principes de RAIL 2000 a été confié à des experts étrangers au chemin de fer, qui ont étudié notamment les questions de rentabilité, le transfert de trafic de la route au rail et les incidences du projet sur l'aménagement du territoire.

Le message consacré à RAIL 2000, que le Conseil fédéral a adressé aux Chambres le 16 décembre 1985, contient un rapport sur le projet et deux propositions d'arrêtés fédéraux. L'un d'entre eux autorise les CFF à prendre des engagements financiers s'élevant à 5,1 milliards de francs (prix de 1985) pour la réalisation de RAIL 2000; il n'est pas soumis au référendum. L'autre, soumis au référendum facultatif, fixe les lignes nouvelles qui doivent compléter le réseau (Vauderens – Villars-sur-Glâne, Mattstetten – Rothrist, Olten – Muttenz et Zurich-Aéroport – Winterthur). Pour la section Mattstetten – Rothrist, le Conseil fédéral propose au Parlement l'itinéraire SUD, une autre solution consistant dans l'itinéraire NORD, qui longe l'auto-route. Les lignes nouvelles sont la clé de voûte de RAIL 2000. De leur exécution dépend la réalisation du projet entier.

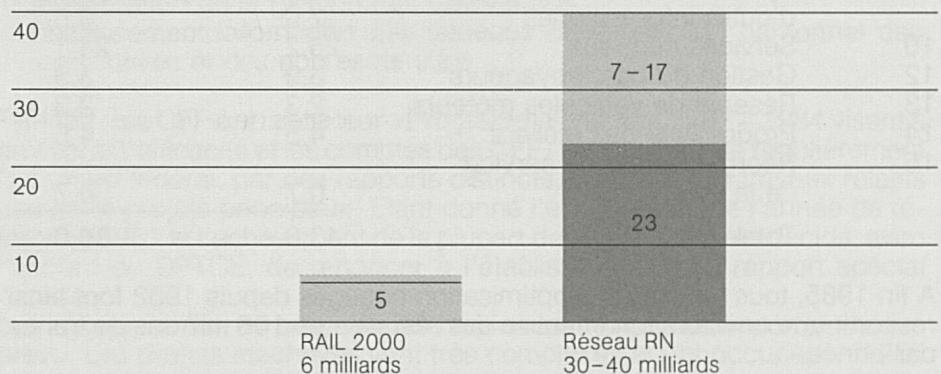
## Horaires systématisés et gares de jonction

Les objectifs à remplir par RAIL 2000 sous l'angle du marketing – circulations plus fréquentes, liaisons plus rapides et plus directes, battements plus courts, prestations complémentaires intéressantes – se fondent sur des études de marché. Le projet est axé sur une conception globale de l'offre.

En ce qui concerne les trains intercités et directs, RAIL 2000 part de la déserte horaire, la fréquence des circulations devant être doublée sur les lignes principales. Le fait d'étoffer ainsi les horaires et d'offrir des correspondances plus étudiées dans les gares de jonction permet de mieux intégrer les services régionaux. Sur le plan international, RAIL 2000 améliorera notablement les horaires et augmentera les relations directes.

## Comparaison des investissements nécessités par RAIL 2000 et par le réseau de routes nationales

en milliards de francs



*L'offre RAIL 2000 des chemins de fer suisses requiert, sur l'ensemble du réseau, des aménagements de l'infrastructure existante. Ceux-ci demanderont, avec la construction des tronçons nouveaux, une mise de fonds de quelque 5 milliards de francs. Pour les chemins de fer privés, la Confédération devra ajouter 1 milliard de francs. Le réseau des routes nationales exige des investissements de l'ordre de 30 à 40 milliards de francs.*

L'horaire sera aménagé de manière à donner de bonnes correspondances dans les principaux centres, où les trains de toutes les directions devront arriver en même temps. Il en résultera des conditions idéales pour le passage d'une ligne à l'autre et pour la création de nouvelles liaisons directes. Le principe de l'horaire cadencé veut qu'aux gares de jonction, les arrivées et les départs de trains se situent avant et après la minute M (l'heure pile); RAIL 2000 s'aligne ainsi sur l'horaire du Chemin de fer fédéral allemand. Ce mode d'exploitation est illustré par le croquis que voici.

- A 15 heures, tous les trains sont en gare.
- Peu après 15 heures, ils sont en marche.
- Peu avant 16 heures, ils atteignent la prochaine gare de jonction.
- A 16 heures, tout est à nouveau en place.

Dans cet exemple, chaque train dispose d'un peu moins d'une heure pour relier deux gares de jonction, quel que soit leur éloignement. Généralement, les temps de parcours des trains intercity varient entre 60 et 78 minutes. Pour assurer toutes les correspondances, il y a lieu d'abréger ceux-ci de 5 à 23 minutes.

RAIL 2000 doit permettre de réaliser un maximum de bonnes correspondances. Un second groupe d'arrivées et de départs à la minute M+30 trouvera place dans l'intervalle des dessertes à cadence horaire. Grâce à lui, des centres tels que Bienne et Winterthur bénéficieront de bonnes liaisons avec les trains en correspondance. D'une manière générale, les temps de parcours légèrement inférieurs à un multiple de 30 minutes créent des conditions propices à l'établissement d'un système optimal de correspondances.

Le temps de parcours et la densité de l'horaire entre deux gares de jonction conditionneront l'infrastructure. Les études relatives à la capacité des installations portent non seulement sur les sections de pleine voie, mais aussi sur les lignes affluentes des points de jonction et sur les gares. En effet, si les voyageurs apprécient les correspondances groupées, ils désirent aussi changer de train facilement et disposer d'un ensemble de services adéquats avant et après le voyage.

Pour réaliser les temps de parcours une fois fixés, il s'agit

- d'examiner si des gains de temps sont réalisables sur la voie existante, moyennant par exemple une réduction des efforts entre rail et roue pour relever les vitesses admises;
- de chercher à améliorer les installations, notamment par une signalisation de vitesse plus explicite dans les avant-gares;
- de réétudier les temps de parcours assignés.

Un léger gain de temps résulte presque toujours de telles mesures; dans la plupart des cas, il ne représente cependant qu'une fraction de ce qui serait nécessaire. Une rectification du tracé s'impose donc.

- La phase suivante consiste à réduire les sinuosités de la ligne et à chercher une combinaison optimale avec d'autres mesures techniques en vue de l'abaissement du temps de parcours.
- Quand le raccourcissement nécessaire du temps de parcours dépasse dix minutes, la seule solution est d'établir des lignes nouvelles en complément du réseau existant, qui date en grande partie du siècle passé. Le projet de RAIL 2000 prévoit la construction de quatre sections de ligne, d'une longueur totale de 120 km. Conçues pour la vitesse de 200 km/h, elles s'insèrent dans le réseau ferré de manière à servir au plus grand nombre possible de liaisons intercity tout en offrant le surcroît de capacité nécessaire – tant pour le service voyageurs que pour le trafic marchandises – en complément des sections proches de la saturation. Cela concerne en particulier les lignes Bâle – Olten et Olten – Berne, sur l'axe de transit Allemagne – Italie par le Lötschberg et le Simplon.

La mise en service du TGV, en France, montre que les améliorations révolutionnaires de l'offre peuvent donner des résultats qui dépassent même les prévisions les plus optimistes. En Suisse aussi, les efforts systématiques

### **Lignes modernisées ou lignes nouvelles?**

appliqués à la modernisation de l'offre ont apporté au chemin de fer un supplément de voyageurs et une part accrue à l'ensemble du trafic. C'est là le point de départ de RAIL 2000.

## Etude et réalisation du projet

A l'heure actuelle, les travaux portent essentiellement sur la conception de l'offre en trafic régional, ainsi que sur l'échelonnement des mises en service et des investissements.

Pour créer une chaîne de transport efficace et rapide, le chemin de fer doit intégrer le trafic régional dans le réseau des grandes lignes, car les déplacements combinant l'usage de trains régionaux, directs et intercitys représentent environ 40% des prestations des CFF en trafic voyageurs. Des groupes de planification constitués à l'échelle locale élaborent des schémas régionaux des transports, en liaison avec les chemins de fer privés, le service postal des voyageurs et les entreprises de transport concessionnaires.

Il s'agit en premier lieu de fixer les étapes, dans la perspective d'une mise en valeur optimale des équipements déjà opérationnels et d'une réalisation rapide du projet d'ensemble. A partir de 1987, les prestations du chemin de fer seront progressivement modernisées, en conformité des principes de RAIL 2000. En été 1987, une amélioration de l'offre interviendra dans la mesure compatible avec l'état actuel des installations. Au début des années 90, le stade d'avancement des travaux rendra possible une première grande étape d'extension de l'offre. Avec la mise en service des lignes nouvelles de RAIL 2000, à l'aube du troisième millénaire, la desserte du pays par les transports publics fera un grand bond en avant.

### RAIL 2000/Horaire 1985

Comparaison de quelques relations

Horaire	Liaison	Nombre de trains	Nombre de changem.	Temps de parcours moyen		Réduction du temps de parcours en %
1985	Nyon-Biel	●	↔	1 h 40		
RAIL 2000	Nyon-Biel	● ●	↔	1 h 30		10%
1985	Delémont-Thun	●	↔	1 h 45		
RAIL 2000	Delémont-Thun	● ●	↔	1 h 29		15%
1985	La Ch.-de-Fonds-Bern	○	→	1 h 24		
RAIL 2000	La Ch.-de-Fonds-Bern	●	→	1 h 10		17%
1985	Solothurn-Luzern	●	↔	1 h 25		
RAIL 2000	Solothurn-Luzern	● ●	↔	1 h 05		24%
1985	Aarau-Chur	●	↔	2 h 11		
RAIL 2000	Aarau-Chur	●	→	1 h 50		16%
1985	Locarno-Lugano	●	↔	50'		
RAIL 2000	Locarno-Lugano	●	→	40'		20%
1985	Gossau-Chur	○	↔	1 h 50		
RAIL 2000	Gossau-Chur	●	→	1 h 40		9%
1985	Lyss-ZH-Flughafen	●	↔	1 h 26		
RAIL 2000	Lyss-ZH-Flughafen	●	→	1 h 21		6%
1985	Fribourg-Basel	↔	●	1 h 47		
RAIL 2000	Fribourg-Basel	↔	● ●	1 h 15		30%
1985	Bellinzona-Bern	↔	○	3 h 39		
RAIL 2000	Bellinzona-Bern	↔	●	3 h 14		11%
1985	Genève-Spiez	↔	○	2 h 32		
RAIL 2000	Genève-Spiez	↔	●	2 h 11		14%
1985	Zofingen-Bern	↔	●	1 h 03		
RAIL 2000	Zofingen-Bern	→	●	28'		55%

- Relations toutes les deux heures
- Relations toutes les heures
- ● Relations toutes les demi-heures
- Direct
- ↔ Changer
- ↔ ● Alternance entre relations directes et relations avec changement

Grâce à RAIL 2000, les transports publics seront en mesure d'optimiser leur offre à l'échelon national. Sur la plupart des lignes, l'accroissement de la fréquence des trains et des liaisons directes aura d'heureux effets sur les possibilités de déplacement en train. Voici à titre d'exemple quelques comparaisons graphiques entre l'horaire de 1985 et celui de RAIL 2000.