Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 37 (1991)

Heft: 30-31

Artikel: Les CFF bétonnent Rail 2000

Autor: Mudry, Yvan

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848183

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: 12.07.2025

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

par Yvan Mudry / BRRI

Les CFF bétonnent Rail 2000.

Le glas des traverses en bois.

Sur l'exemple allemand, les nouvelles lignes CFF construites dans le cadre de Rail 2000 seront équipées de traverses en béton. La grande régie n'a pas proclamé la nouvelle sur les toits. Cela d'autant plus que la préférence accordée au béton pourrait être le signe avant-coureur d'une mise au rencart progressive des traverses en bois équipant encore 40% du réseau ferroviaire suisse. Pour justifier leur choix, les CFF évoquent des raisons économiques et techniques. Les CFF ont posé leurs premières traverses en béton au début des années cinquante. Et cette défaite pour l'économie du bois a fait tache d'huile. Rapidement, ces nouvelles traverses équipent une partie importante du réseau suisse. Accro du béton, la régie tente même de les introduire en montagne. Mais ce matériau, trop rigide, s'est révélé mal adapté aux terrains instables. Aujourd'hui, le bois équipe encore 40% du réseau, contre 30% pour le béton et autant pour l'acier. Mais un nouveau revirement s'amorce : l'acier recule au profit du béton. Et les tronçons à construire dans le cadre de Rail 2000 seront tous équipés de traverses en béton.

Le diktat de l'économie

Quatre nouveaux tronçons seront construits pour Rail 2000 : entre Fribourg et Lausanne, Berne et Olten, Olten et Bâle et Zurich-Aéroport et Winterthour. Pour justifier le choix du béton sur ces tracés, Christoph Hofmann, chef du service des voies des CFF, parle technique : "le bois est trop léger pour des lignes où des trains roulent à 200 km/h. A ces vitesses, les voies de bois dansent. Le bois n'est pas non plus très bien adapté à des charges de 22 tonnes par essieu". Autre motif de ce choix : le prix. Il y a quelques années, le bois concurrençait valablement le béton. Depuis, le vent a tourné. "Lors de la dernière soumission de 1989, nous avons été surpris par les offres étonnament avantageuses des fabricants de traverses en béton", laisse échapper Paul von Allmen, responsable des achats des CFF. Mais lorsqu'il est question de chiffres, toutes les langues se lient; le prix des traverses est un secret fédéral. Les CFF sont aussi sensibles à la plus longue durée de vie du béton : une quarantaine d'années, contre 25 pour le bois.

Un modèle allemand

La direction des CFF dit "ne pas avoir de politique précise" pour le reste du réseau (sauf pour les gares, où le bois a toujours droit de cité). Dans les faits, elle suit de près ce qui se fait en Allemagne (les deux réseaux ont de nombreux points communs, notamment la mixité des lignes, fréquentées à la fois par les trains de voyageurs et de marchandises). Or, de l'autre côté de la frontière, la mode est résolument au béton. "Le bois indigène de qualité est devenu très cher. Et les milieux de la protection de la nature s'opposent à l'importation de bois tropicaux", commente un porte-parole de la centrale munichoise de la Deutsche Bundesbahn. Les nouvelles lignes sont équipées de traverses en béton, comme ce sera le cas pour le tronçon Karlsruhe-Bâle, actuellement en construction. Les choix du puissant voisin ne laissent pas les Suisses indifférents. Paul von Allmen, de la centrale des achats des CFF à Bâle, avoue les mêmes préférences :"à la longue, les CFF pourraient bien diminuer leurs commandes de traverses en bois". Tendance déjà perceptible, puisqu'en l'espace d'une année, entre 1989 et 1990, le volume des commandes de bois de traverses est passé de 22.000 m3 à 18.000 m3.

La sourde oreille de Berne

Pour protester contre la politique "bétonneuse" des CFF, Marc-André Houmard, président du Comité du Bois Suisse, est intervenu auprès des Conseillers Fédéraux Flavio Cotti et Adolf Ogi :"nous leur avons expliqué l'importance du marché pour une bonne gestion des forêts suisses. Les CFF devraient contribuer à une saine exploitation des forêts qui protègent leurs lignes. Mais notre intervention n'a pas eu de suites". Restent les vendeurs de traverses en bois. Eux croient encore à la bonne volonté des CFF. La régie n'a-t-elle pas accepté que de nouvelles traverses en bois soient testées sur une ligne alpine ? Et des recherches en vue de l'amélioration des qualités techniques de ces traverses sont aussi en cours au laboratoire fédéral d'essai des matériaux de Dübendorf. Le vendeur jurassien André Corbat reconnaît pourtant qu'une "épée de Damoclès" menace toujours ce marché. Cette fois, l'épée pourrait bien tomber, et trancher. ■