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

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1993)

Heft: 46-47: L'avenir des transports

Artikel: Un laboratoire pour l'Europe

Autor: Bruhin, Francine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847963

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

Un laboratoire pour l'Europe

La Suisse prend un pari. Celui de faire transiter la quasi-totalité des marchandises par le rail, et non plus par la route.

En 1991, le rapport du groupe de travail "Transport 2000+" de la Commission de la Communauté Européenne (CE) arrivait à une inquiétante conclusion : "Les transports en Europe sont menacés par une crise sérieuse. Elle se produira quand le marché unique deviendra opérationnel et qu'il y aura une augmentation massive dans les mouvements de biens et de services entre la CE et l'Europe de l'Est. Selon toute vraisemblance, cette crise paralysera le système, ralentira la croissance, provoquera de sérieuses tensions sociales, augmentera les dégâts sur l'environnement..."

Début décembre 1992 : "La route prend aujourd'hui 70% du trafic marchandise et cela ne peut pas continuer ainsi. Nous allons vers une situation intenable", tonne Karl van Miert, Commissaire européen chargé des transports à Bruxelles, lors de la présentation du livre blanc sur les transports.

Les rapports se suivent et se ressemblent. Rien ne change et pourtant on a pu récemment mesurer, avec la grève des chauffeurs routiers en France, à quel point le manque de solutions alternatives au transport de marchandises se faisait sentir.

Des solutions, il y en a. "Les technologies et les techniques de transports existent. C'est d'une meilleure organisation dont nous avons besoin. La solution réside dans la combinaison des transports", indiquait le groupe de travail "Transport 2000+" en 1991. Or, en un an, peu de progrès ont été réalisés : manquent les décisions politiques. Le transport combiné se chiffre en effet à "1% entre les plaines du Benelux, du nord de la France et de l'ouest de l'Allemagne, de 4 à 8% pour le trafic national à longue distance en Allemagne, en France et en Italie, pour ne citer que ces pays", écrit Werne Küpfer, Président de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

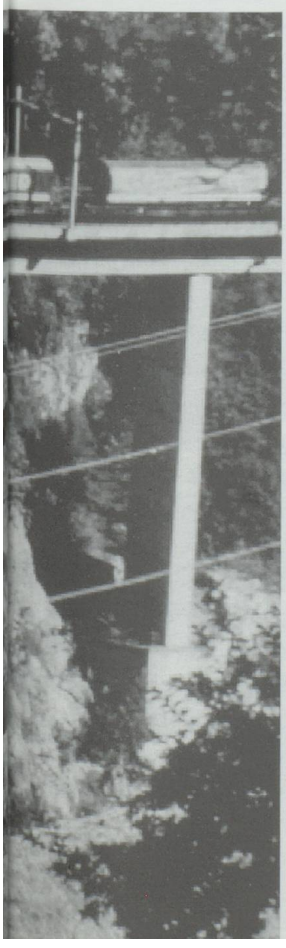
Décourager le trafic routier

Nos routes seront donc de plus en plus encombrées et les habitants des grandes agglomérations s'habituent, malgré eux, aux "bouchons". Ce qui signifie perte de temps, d'argent, sans oublier un accroissement notable de la pollution."Nous ne pouvons pas continuer comme ça, nous courons à la catastrophe", disait il y a peu Adolf Ogi, chef du Département Fédéral des Transports. Pourtant, la Suisse commence à faire figure d'exception en Europe. "Nous sommes prêts à fonctionner en tant que pays-test", explique d'ailleurs Adolf Ogi ("mais laissez-nous faire..."). Sa politique des transports est articulée selon 3 principes :

- *le libre choix des moyens de transport (sauf pour les marchandises);*
- *la priorité aux transports publics;*
- *la maîtrise du trafic supplémentaire.*

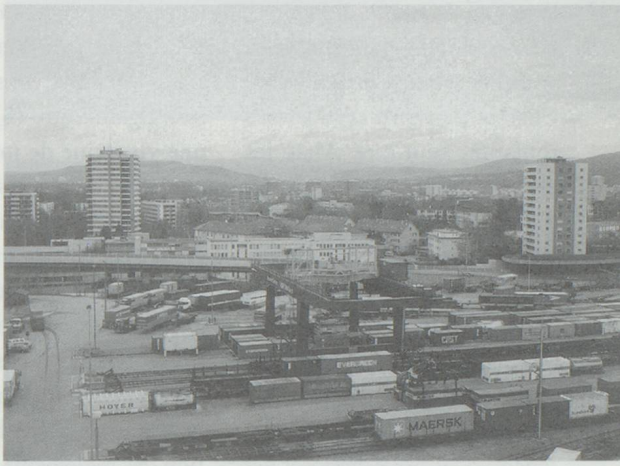
La priorité faite aux transports publics explique que des subventions aient été données aux compagnies privées de chemin de fer et qu'un effort supplémentaire ait été demandé aux communes et aux cantons. Car le programme "Rail+Bus 2000" qui veut être une nouvelle philosophie des transports reprenant ces principes, est un gigantesque plan de restructuration de toutes les voies de communications en Suisse. Pour résumer brièvement ce programme, disons simplement qu'il veut, d'une part, l'intégration et le raccordement de la Suisse dans le réseau ferroviaire et routier européen, le raccordement des villes suisses entre elles d'autre part. En multipliant et en facilitant les voies et les moyens d'accès que ce soit par le rail ou la route (les bus), on a toutes les chances d'augmenter la fréquentation des transports en commun. Ce qui signifie, à terme, l'équilibre et la maîtrise du trafic supplémentaire. Car là, réside la grande peur des instances fédérales. La Suisse est un axe important pour le trafic des marchandises entre l'Europe du nord et l'Italie: 17 millions de tonnes de marchandises transitent par les Alpes (1). Ce trafic a

sextuplé en 30 ans et devrait doubler, voire tripler, d'ici 20 ans : la Suisse est au bord de l'asphjxie. "Nous ne voulons pas de camions de plus de 28 tonnes". Cette phrase, les Etats membres de la CE l'ont entendue souvent. La CE a fini par abandonner toute pression sur les autorités fédérales pour imposer ses 40 tonnes. Même la Grèce, qui, en raison de la guerre régnant dans l'ex-Yougoslavie, tenait absolument à une ouverture totale des frontière helvétiques. Pas question, a répondu Adolf Ogi, qui, en quelques années, a réussi à persuader l'Europe de voir la Suisse se transformer en laboratoire en signant l'Accord sur le Transit. Limitation à 28 tonnes, donc, mais promesse fut faite que la Suisse offrirait un corridor ferroviaire digne de ce nom. C'est le projet des Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes, accepté par le souverain à une large majorité, qui donnera cette ouverture. Spectaculaire, il prévoit, entre autres, de créer deux nouveaux tunnels de base (le Gothard, long de 49,2 km et le Mont Ceneri, long de 12,6 km) dont l'ouverture est prévue vers 2005-2010. Pour délester la nouvelle ligne Art Goldau-Lugano, une 3ème sera construite qui empêchera toute concentration du trafic sur le St-Gothard: la ligne de base du Lötschberg reliant la vallée du Rhône à la région de Heustrich-Freutigen.(2) Mais l'achèvement des travaux pour ces transversales alpines n'étant pas prévu avant 2010-2015, il faudra tripler, d'ici 1994, les capacités de ferroutage existantes. Le couloir de ferroutage existe en effet depuis 1975 sur la ligne Bâle-Chiasso. Aujourd'hui, une dizaine de trains chargés de poids lourds ou de containers font l'aller et retour tous les jours. Le volume de marchandises ainsi transportées est passé de 0,30 million de tonnes en 1975 à 4,69 en 1990. L'achèvement du double couloir, prévu pour 1994, devra permettre une capacité totale de trafic de 470.000 envois par an. Très exactement, 365.000 transiteront par le Gothard, 105.000 par le Lötschberg. Ces envois correspondent à 44 trains quotidiens de 30 à 36 voitures pour le 1er couloir (la ligne du Gothard), avec une hauteur limitée toutefois à 3,80-3,90 m pour les camions chargés sur des wagons surbaissés, et de 14 trains quotidiens pour le Lötschberg. A terme, il est prévu de former des trains longs de 700 mètres, tirés par 2 à 3 locomotives de type RE 4/4 460 "Rail 2000". Mais qu'est-ce exactement, le ferroutage ? Une technique de transport, par chemin de fer, où sont chargés containers, caisses mobiles, semi-remorques ou encore camions et chauffeurs sur les wagons. Cette dernière solution n'a, apparemment, que peu d'avenir. La part des techniques de transports se distribue ainsi : 19% pour les semi-remorques, 62% pour les caisses mobiles et 19% pour la chaussée roulante. Aujourd'hui pourtant, les chauf-



A l'image de la politique suisse des tranports : les marchandises sur les rails, les autoroutes libres d'accés.

Adolf Ogi, Chef du Département Fédéral des Transports : "Nous ne voulons pas de camions de plus de 28 tonnes".



Formation des trains de marchandises en gare de tirage de Bâle.
Photo : Francine Bruhin

Des trains longs de 700 mètres, tirés par des locomotives de type RE 4/4 460 "Rail 2000" (fabriquées par ABB).
Photo : Francine Bruhin

(1) En Suisse, 15 millions de tonnes de marchandises transitent par le rail, 2 millions de tonnes par la route. Pour comparaison : ce sont 8 millions de tonnes qui, via la France, transitent par le rail et 22 par la route. Le trafic nord-sud par l'Autriche présente les mêmes caratéristiques : 8 millions de tonnes passent par le rail, 16 par la route.

(2) Coût total : 15 milliards de frs.s. (estimation portée à 24 aujourd'hui) comprenant également l'adaptation de ligne du Simplon et l'amélioration des liaisons entre la Suisse orientale et la Suisse centrale. La ligne Schaffhouse-Zurich-St-Gothard-Chiasso est longue de 327km, celle de Bâle-Olten-Berne-Lötschberg-Simplon de 227km.

feurs routiers, hollandais, français, allemands ou italiens, qui viennent charger leurs camions à Manheim ou à Chiasso sont nombreux. Pas assez et pas assez souvent à leur goût : "C'est trop cher et les entreprises reculent devant la dépense". Tout en regrettant, tel ce chauffeur de la région de Ravenne, de n'avoir pas à disposition de tels moyens en France : "on arriverait plus vite à Bordeaux". Surtout, tous soulignent l'apport de sécurité et la moindre fatigue. Il faudrait ajouter le désengorgement des routes et la baisse de pollution. Cher, le transport en chaussée roulante, peut-être. Mais les chauffeurs routiers ignorent la plupart du temps qu'il est subventionné par la Suisse, qui accorde 200 à 250 frs.s. par envoi aux CFF. Ceux-ci peuvent ainsi, directement ou par l'intermédiaire de leurs mandataires (comme les sociétés Intercontenair ou Hupac) proposer des tarifs plus attractifs. (autre remarque faite par les chauffeurs: leurs pays ne font pas assez de publicité au ferroutage). Car les CFF n'exploitent pas seuls le secteur. Intercontainer est une filiale de 24 réseaux de chemins de fers européens, fondée en 1967 : si la direction générale se trouve à Bâle, son directeur-général, Claude Durand, vient de la SNCF. Tout comme Hupac, Intercontainer travaille en étroite collaboration avec les CFF : une partie du matériel est fourni par la compagnie fédérale (les locomotives ou le matériel de transbordement, comme le portique de chargement des caisses mobiles en gare de Bâle), le restant, le matériel roulant, est acheté par les sociétés. C'est ainsi qu'Hupac (créée elle aussi en 1967, mais par des transporteurs et des transitaires suisses), qui a à charge la planification, l'organisation et la vente des prestations, ainsi que la manutention aux terminaux, doit acquérir, d'ici 1994, un millier de véhicules supplémentaires. Tout cela correspond à des investissements très lourds qui doivent être rapidement rentables. Il faut créer des structures - ainsi Hupac vient d'inaugurer en Italie, à Busto-Arsizio un nouveau terminal de chargement financé à 90 % par la Suisse, et il faut aussi pouvoir proposer des services de plus en plus complets. Un casse-tête chinois pour tous les prestataires de services qui vivent actuellement dans l'incertitude. Car, si la Suisse consent un effort gigantesque (3) évalué à une vingtaine de milliards de frs.s., il n'en est pas de même dans la plupart des autres Etats européens. On est, en raison de la construction européenne entre autres, dans une période transitoire : les règles du jeu ne sont pas encore définies. Mais il faudra arriver à une harmonisation des règlements, des tarifs, une mise en commun des moyens humains (collaboration du personnel de compagnies nationales avec les entreprises privées) ou matériels (création de joint-venture, comme par exemple la collaboration de la SNCF avec Intercontainer). Il faudra beaucoup de bonne volonté, espérer aussi que la construction des transversales alpines soit achevée à temps pour que la Suisse devienne, pour reprendre les termes de Monsieur Ogi : "Un laboratoire pour l'Europe". Un laboratoire qui donnerait envie aux autres états d'en faire autant ... ■

(3) Modernisation des quelque 300 km de l'axe Bâle-Chiasso/Luino, transformation des gares comme celles de Bâle-triage ou de Lugano, aménagement d'installation de sécurité et de télécommande car les itinéraires des trains sur les lignes de transit seront en grande partie télécommandés automatiquement depuis les centres de Brougg, Lenzbourg, Arth-Goldau, Bellinzona et Chiasso, sans oublier la construction des tunnels de base.

Dessine-

En Suisse, topographie obligeant, il n'existe pas de tracé ferroviaire permettant de très grande vitesse, les lignes de chemins de fer montent, descendent, tournent et il faut des trésors d'imagination aux ingénieurs des CFF pour rogner, çà et là, quelques virages qui feront gagner ... quelques secondes, au mieux quelques minutes - une nécessité imposée par le projet "Rail+bus 2000" et l'instauration de l'horaire cadencé.

Pas de grande vitesse donc et pourtant la Suisse fait partie des pays européens qui utilisent le plus ce moyen de transport ultra-rapide. Les raisons ? Petit quart d'heure d'autosatisfaction.

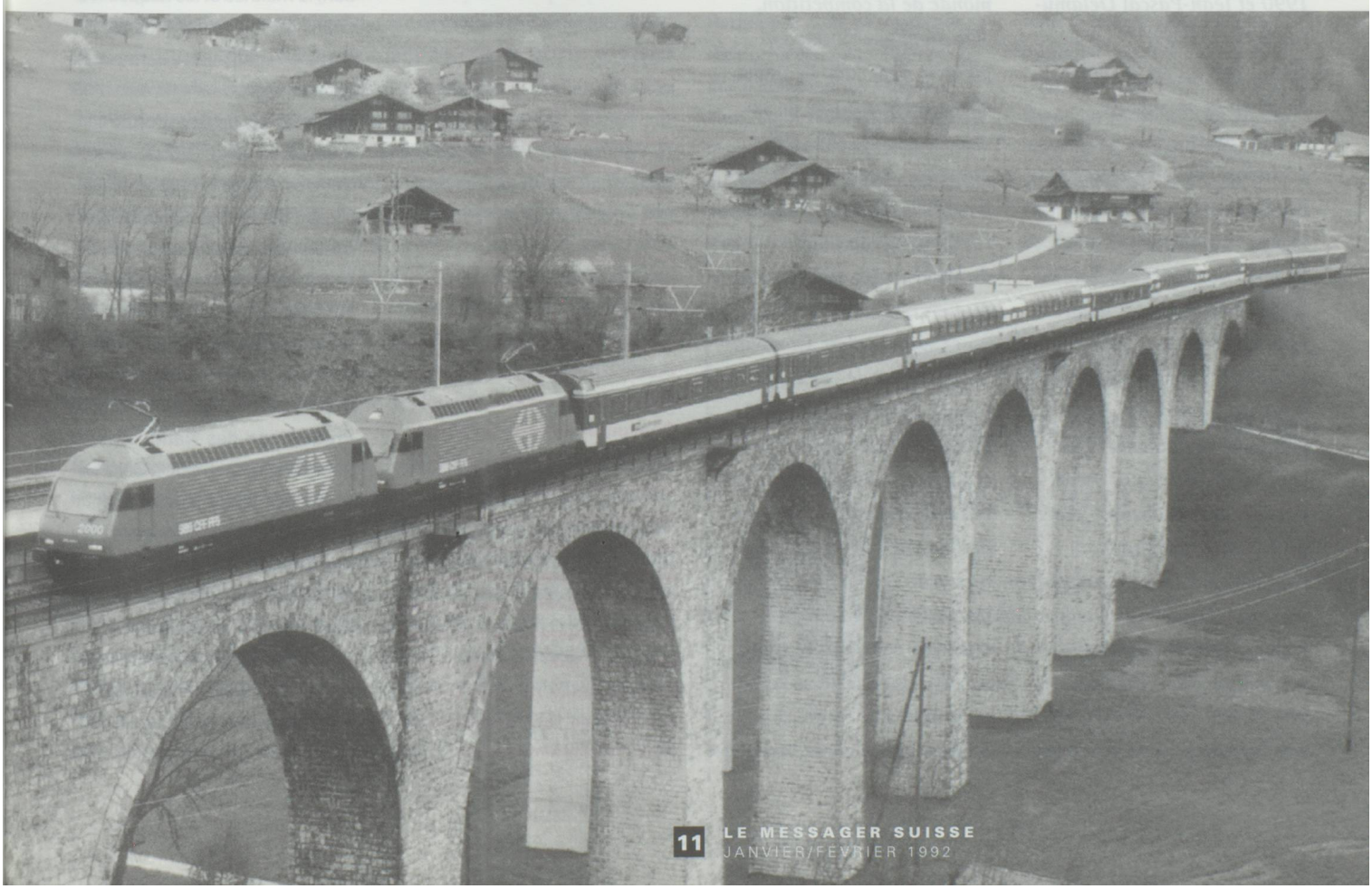
Que les trains soient ponctuels (les CFF indiquent 3% de retards, dûs, d'après la compagnie, aux retards des trains internationaux...) est chose courante. Que les liaisons entre les villes relèvent de la nécessité économique ne sauraient à elles seules expliquer l'engouement du public. Il faudrait plutôt l'expliquer par le fait qu' "on s'y sent bien". C'est ainsi que l'on rencontre de plus en plus souvent, sur les lignes intervilles principalement, les Types IV, wagons largement inspirés des voitures françaises Corail. Climatisées, insonorisées et surtout, généreuses de formes, elles ne mégotent pas sur l'espace : on ne voyage pas les genoux ramassés sous le menton... Un confort devenu norme, puisque les diverses compagnies de chemins de fer suisses (CFF, BLS, la compagnie Bodensee-Toggenburg, le Sud-Ost-Bahn) en ont acquis plus de 500 exemplaires. Une démarche qui a récemment amené les CFF à lancer une voiture panoramique, inspirée de celle déjà en service sur le MOB (Montreux-Oberland-Bernois, voir MS n°28, août 91). Doté d'immenses baies vitrées et d'un plancher surélevé de 45 cm par rapport aux voitures traditionnelles, elle permet au voyageur (en 1ère clas-

* Livrée rouge et gris clair pour "Voitures-restaurants suisses holding (SSG), mauve et rose pour le Minibuffet, rouge pour Mc Donald's restaurants Suisse, dernier partenaire en date des CFF et qui circule sur les lignes Brigue-Bâle et Brigue-Genève-Aéroport. La SSG exploite l'axe est-ouest : Zurich-Munich, Zurich-Vienne, Zurich-Milan, Genève Aéroport ou Lausanne-Milan.

-moi un train

se seulement) de ne pas perdre une miette du paysage.

Ce parti pris de confort se retrouve dans la récente évolution de la restauration ferroviaire. Trois compagnies privées, reconnaissables à leurs couleurs *, exploitent les 65 restaurants des CFF. Certains d'entre eux attireront le voyageur par leur côté anecdotique, comme le "Fromage-Express" géré par la SSG* ou le "Mc Donald's", impossible à rater : son logo s'étale en grande largeur (au grand dam des CFF qui n'avaient pas, mais pas du tout prévu cela) sur une livrée éclatante de rouge. La décoration intérieure est conforme au standard "Mc Donald's", la nourriture aussi, la seule concession au drapeau rouge à croix blanche étant la présence de deux vins suisses, l'un valaisan, l'autre vaudois. Plus traditionnels par contre sont les services offerts par les deux autres compagnies. Mini-buffet SA (fruit de l'association de plusieurs buffetiers helvétiques) débute seulement, mais offre une présentation honnête et un bon rapport qualité/prix. La SSG, au prix d'un effort important, propose elle, un service agréable, une carte de vins et de mets soignés, pour des prix souvent inférieurs aux prix français. Elle a, de plus, revu complètement la conception de certaines de ses voitures et c'est une réussite (des tables semi-circulaires et de couleurs douces qui favorisent l'intimité). ■

Voiture panoramique : pour profiter pleinement du voyage. Photo : Francine Bruhin

Wagons "Mc Donald" : l'intérieur est conforme au standard "Mc Donald's", la nourriture aussi. Seule exception, la présence de deux vins suisses.