

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 23 (1986)  
**Heft:** 807

**Artikel:** Rail 2000 : composition de train  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1022726>

### **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:** 01.02.2025

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

## Composition de train

Cette fois, le train est en marche (impossible d'échapper à ces métaphores faciles). Le 16 décembre 1985, Furgler, président de la Confédération, a signé rapport et message, aujourd'hui publiés. Ça roule donc. Prochain arrêt: le Parlement.

L'importance du projet se mesure en francs. On n'améliore pas les prestations des transports publics sans investir. La proposition est donc de large vue. Jugez! Investissements des Chemins de fer fédéraux 5,1 milliards. Matériel roulant 1,3 milliard. Chemins de fer privés, y compris le tunnel de la Vereina, reliant la Basse-Engadine, 2 milliards (estimation). En tout et d'ici l'an 2000, 8,5 milliards.

Quant à l'exploitation, elle exigera 1200 personnes supplémentaires. Le Parlement n'échappera donc pas à une prise de responsabilité.

### RAILISSIME

On le sait, Rail 2000 renonce à la création de lignes à grande vitesse dont il était question dans les années septante. En revanche la conception pousse et prolonge le modèle d'horaire cadencé introduit en 1982. Dans cet esprit, les ingénieurs du trafic désirent ramener à une heure la durée des déplacements entre les gares de jonction; par exemple entre Lausanne et Berne, Berne et Zurich, la durée optimale serait de 55 minutes d'où la nécessité de construire des fragments de nouvelle ligne (vitesse 200 km/h). Pour la Suisse romande, il s'agirait du tronçon Vauderens - Villars-sur-Glâne (à l'entrée de la ville de Fribourg), 27 km. Gain 9 minutes. Coût 300 millions.

L'ensemble des lignes nouvelles (quatre tronçons) représente 2,4 milliards. Un arrêté, soumis à référendum, en fixe la forme. La décision sera acquise

une fois pour toute, le Conseil fédéral ayant compétence d'approuver les étapes et de déterminer leur calendrier.

En même temps, les lignes existantes seront améliorées notamment par des doubléments de voie. Il en coûtera 2700 millions. Certes les CFF sont autorisés à prendre des engagements financiers pour 5,1 milliards, mais la réalisation de tout ce qui n'est pas lignes nouvelles sera l'objet d'une planification pluri-annuelle «soumise à l'attention» des Chambres et passera par le filtre du budget annuel.

Le réseau étant ainsi amélioré, il sera possible de densifier le trafic: trains intercitys circulant à la cadence de 30 minutes, nouvelles liaisons directes sans changement de train, intensification des densités régionales. Le programme sur ce dernier point est ambitieux. Qu'on se reporte à l'illustration qu'en donne le message!

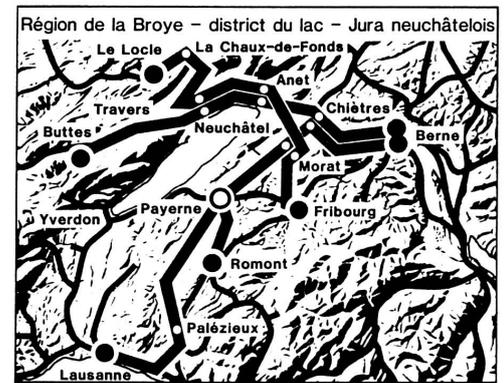
### PREMIERS JALONS POUR UN DÉBAT

La conception de Rail 2000 est de juste visée. Raisonnable d'abandonner les trains à grande vitesse qui, pour un gain de temps limité, de Genève à Zurich, auraient accentué et consacré la centralisation économique suisse; raisonnable encore de renoncer à limiter l'effort des CFF aux grandes lignes intercitys, en rejetant les lignes secondaires et leur déficit à la charge des cantons. Les CFF et le Conseil fédéral ont choisi la décentralisation; on aurait envie de dire bravo.

Si le choix de la conception est raisonnable, il est aussi politiquement habile. La décentralisation fait que chaque région est gagnante. L'addition des améliorations devrait correspondre à une addition de voix parlementaires, c'est-à-dire, comme tout le pays est concerné, à une large majorité.

Mais il est à craindre que la décentralisation ferroviaire qui va à contre-courant de la demande du moment, puisqu'on intensifiera l'offre, même dans les zones de plus faible densité, ne se limite à

Exemple d'améliorations de l'offre en trafic régional:



Objectifs de RAIL 2000

Mesures envisagées

1	2	3	4	
•	•	•	•	<b>Lausanne - Payerne - Chiètres</b>
				arrêts moins nombreux entre Lausanne et Palézieux
				à Payerne, bonnes correspondances pour toutes les directions
				pendant la journée un train par heure
				nouvelle relation directe Lausanne-Payerne-Morat-Chiètres-Berne, répondant aux besoins du marché
•	•	•	•	<b>Buttes - Travers - Neuchâtel - Berne</b>
				relation directe Buttes-Travers-Berne, sans changement de train à Neuchâtel
				pendant la journée un train par jour
				bonne correspondance à Neuchâtel entre les trains directs d'Yverdon et pour Berne
•	•	•	•	<b>Fribourg - Morat - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds - Le Locle</b>
				relation directe Fribourg-Morat-Anet-Neuchâtel
				création d'une nouvelle relation directe Fribourg-Le Locle
				bonnes correspondances à Morat chaque heure, entre les trains en provenance de Fribourg et ceux pour Chiètres
•	•	•	•	<b>Payerne - Romont</b>
				à Payerne et à Romont, bonnes correspondances entre les cars PTT et les trains
				en cas de demande suffisante, augmentation du nombre des relations directes

<sup>1</sup> plus rapide   <sup>2</sup> plus fréquent   <sup>3</sup> plus direct   <sup>4</sup> bonnes correspondances

Toutes les régions tirent avantage du projet RAIL 2000. Aux points de jonction où les trains IC et directs se regroupent, les trains régionaux sont au rendez-vous pour assurer la liaison entre le trafic à courte et à grande distances. De nouvelles liaisons directes, souvent formées avec la collaboration des chemins de fer privés, devraient rendre les plus grands services aux navetteurs et aux excursionnistes.

Extrait de la Feuille fédérale n° 4, volume I, 4 février 1986, p. 256.

des oppositions en cours d'exécution de Rail 2000, au nom de l'orthodoxie financière.

Les lignes nouvelles qui font l'objet d'une décision unique concernent d'abord la région la plus industrialisée et économiquement la plus forte: Bâle - Olten; Berne - Olten; Zurich (aéroport) - Winterthur.

Les troisièmes voies envisagées sur les lignes existantes sont tout aussi significatives: Wankdorf (Berne) - Ostermundigen; Bâle - Muttenz; Zurich - Oerlikon; Zurich - Thalwil. Et même quatre voies entre Olten - Lenzbourg - Zurich.

D'une part, les travaux des nouvelles lignes seront assurés par une seule décision; d'autre part les améliorations se feront d'abord sur les tronçons les plus chargés. Il faudra rentabiliser tout cela. Et quand viendra l'heure des comptes, il est à craindre que les liaisons type Lausanne - Chiètres - Berne ou Fribourg - Le Locle ne soient sacrifiées au nom des indispensables économies et des lois du marché.

Il ne s'agit pas en le disant d'opposer de manière simpliste la Suisse romande à la Suisse alémanique, mais d'être sans trop d'illusions sur la générosité tous azimuts de Rail 2000.

Or, une des faiblesses du rapport Rail 2000, c'est qu'il néglige totalement les liaisons internationales. Celles qui intéressent la Suisse romande en direction de la France et de l'Italie ne seront pas améliorées sans initiative diplomatique et financière de la Suisse. C'est aussi important que l'amélioration (problématique) de la cadence entre Payerne et Romont.

La seule décision de portée internationale est la volonté répétée de donner à la ligne Bâle - Olten - Berne - Brigue, intégralement alémanique, la valeur d'un double du Gothard.

Rail 2000, bon travail. Mais la Suisse romande devrait obtenir de solides garanties, si elle ne veut être marginalisée. Pour nous le débat ne fait que commencer.

A. G.

ZURICH

## Un effritement programmé

Les édiles des 171 communes zurichoises seront renouvelés cette année. Pour les quelques dizaines de communes dont nous connaissons déjà les résultats, on constate un effritement modéré des grands partis, une avance marquée des «Verts», une présence encore timide de l'Action nationale et des scores spectaculaires de groupes de jeunes créés récemment.

A Uster, le Groupement social-démocrate, qui s'était séparé du Parti socialiste il y a quatre ans, disparaît de la Municipalité. Le socialiste porté sur la liste «officielle» avait subi des attaques violentes pour son engagement en faveur de l'initiative «Pour une Suisse sans armée». Une prise de position qui semble n'avoir pas effrayé ses électeurs. Mais en définitive la position de la gauche s'est affaiblie. En ville de Zurich, les élections du 2 mars — 9 sièges pour la Municipalité, 125 pour le Conseil communal — nous réserveront sans doute quelques surprises. Ainsi, au Législatif, l'Action nationale et les Verts, mais aussi, peut-être, le Parti

**Conseil communal (Gemeinderat) de la Ville de Zurich:** 125 sièges, 12 arrondissements, 2 élus pour le plus petit arrondissement (ZH 1) et 18 élus pour le plus grand (ZH 11); 139 listes. Situation extrême: 11 listes avec 22 candidats pour les deux sièges de Zurich 1 (centre ville).

socialiste pourraient progresser. A signaler une alliance, sous le nom de «Widerstand» (Résistance), de candidats du Parti du travail (pour la première fois depuis quarante ans sans liste propre), du PSO et de représentants de groupes de citoyens en mouvement. En tout seize partis et

groupements ont présenté des listes. Dix sont présents dans les douze arrondissements et neuf ont une représentation zurichoise au Conseil national. Dans neuf arrondissements un nouveau parti voit le jour, le Parti humaniste dont nous avons déjà signalé l'existence (DP 797). Il semble s'agir d'un groupement à caractère international. La majorité bourgeoise ne paraît pas devoir se renforcer. La présence de la candidature libre d'un maître ramoneur, radical dissident, soutenu par des commerçants et des artisans, pourrait gêner la confirmation de la majorité conquise il y a quatre ans.

Les édiles zurichoises n'auront pas la tâche facile au cours de la prochaine législature. De 1962 à aujourd'hui, Zurich a perdu 80 000 habitants et en compte actuellement 360 000. Il y a bien encore 300 000 emplois, mais pour combien de temps?

OBWALD/NIDWALD

## Renouveau printanier

*Elections cantonales à Obwald et Nidwald ce printemps.*

*A Obwald, elles se dérouleront pour la première fois selon le système de répartition proportionnelle des sièges. Peu de surprises à attendre pourtant puisqu'il n'y a ni parti socialiste, ni autre opposition organisée. Seuls quelques groupements à tendance écologiste pourraient tenter leur chance.*

*Bockshorn, magazine non conformiste de Nidwald, évalue les chances des partis dans une fourchette allant du maintien du statu quo à une victoire de l'opposition (parti socialiste et «Nidwald démocratique») qui gagnerait cinq sièges au détriment du PDC; le parti radical conserverait ses mandats. Ce changement aurait pour conséquence de réduire considérablement la majorité absolue actuelle du PDC.*