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

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (2000)

Heft: 130

Vorwort: Édito : un modèle exemplaire

Autor: Læderich, Pierre

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: 16.07.2025

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

Un modèle exemplaire

Bien que ne faisant pas officiellement partie de l'Union européenne, la Suisse est située au cœur de l'Europe, ce qui lui vaut de jouer un rôle prépondérant dans le transit, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. De plus, pays de lacs et de montagnes, la Suisse jouit d'un attrait touristique incontestable - même s'il est plus spécifiquement orienté vers une clientèle aisée - et à ce titre tient absolument à préserver la qualité de son environnement.
Pour ce faire, elle a misé principalement sur deux atouts : l'électricité et le rail, l'une et l'autre étant complémentaires.
Si la création du réseau ferroviaire national remonte à la seconde moitié du XIXe siècle, les grandes percées alpines sont plus tardives, qu'il s'agisse du Gothard (1882), du Simplon (1906), ou du Lötschberg (1913). Elles ont grandement facilité les relations entre les pays du nord et du sud de l'Europe. Électrifiés de longue date et tous à présent à double voie, ces grands axes connaissent un trafic croissant, proche de la saturation. Aux trains classiques, se sont en effet ajoutés ceux de « ferroutage » (transport de conteneurs, de caisses mobiles ou camions chargés), ainsi que ceux à grande vitesse comme le TGV français, l'ICE allemand et le Pendolino italien. Depuis plusieurs années, la Suisse subit de très fortes pressions des différents milieux routiers européens pour autoriser le transit des camions de gros tonnage (44 tonnes), alors qu'il est encore limité à 24 tonnes. L'an passé, un compromis a été trouvé avec la création d'une taxe spéciale sur lesdits camions, qui permettra de financer le développement des traversées ferroviaires alpines. Les gigantesques travaux de dédoublement des tunnels du Gothard et du Simplon ont d'ores et déjà commencé, et il reste à espérer que le montant des nouvelles taxes routières soit suffisamment incitatif pour décider les transporteurs à faire appel au rail !

Au plan national, la Suisse bénéficie d'un réseau ferré de très grande qualité, électrifié à près de 100 % et dont les services cadencés permettent d'avoir un train pour toute direction dans l'heure, voire la demi-heure qui suit. Certes, il ne s'agit pas de relations à très grande vitesse comme en France, mais la facilité d'accès (pas de réservation obligatoire, abonnements « libre circulation »), les fréquences élevées de passage et les distances relativement réduites permettent d'obtenir des temps de parcours très raisonnables. Dans le cadre du projet Rail 2000, les CFF travaillent actuellement sur des rectifications de tracés défectueux (voie unique, courbes serrées, passages à niveau), tandis que la mise en service de rames « pendulaires » (s'inclinant dans les courbes pour compenser les effets de la force centrifuge) améliorera la vitesse de circulation, tout particulièrement sur les lignes sinueuses. À cela n'oublions pas le confort du matériel, où à la climatisation s'ajoutent la douceur et le silence du roulement pour les matériels les plus modernes.

Au plan régional, la Suisse se distingue pour avoir conservé un très grand nombre de lignes « secondaires », exploitées par des compagnies privées, toujours à traction électrique et le plus souvent à voie métrique. certains desservent des périphéries de villes importantes, d'autres des zones restées à l'écart du réseau national, et il en existe qui jouent un véritable rôle interrégional, comme le MOB, le Brünig (appartenant aux CFF), les Centovalli (entre le Tessin et l'Italie), la Furka-Oberalp et le Chemin de fer rhétique, dans les Grisons.
En 1982, la FO a été dotée d'un tunnel de 15,4 km sous le col de la Furka, lui permettant enfin de circuler en plein hiver, tout en assurant le transit des véhicules routiers. Très récemment, en novembre 1999, a été ouvert le tunnel de la Vereina (Grisons), destiné à rompre l'isolement de l'Engadine : avec 19 km, il constitue le plus long tunnel à voie métrique du monde !
D'autres projets sont à l'étude, visant notamment la jonction des principaux réseaux à voie métrique, mais ils se heurtent à des difficultés de financement, avec une rentabilité parfois hypothétique…
Mentionnons pour terminer les trains touristiques qui gravissent allègrement les montagnes à l'aide de câbles ou de crémaillères pour le plus grand plaisir des randonneurs et des skieurs. Attirant un nombre de visiteurs toujours plus grand, ils se paient souvent le luxe d'être financièrement rentables. Et, bien que fonctinnant pour l'essentiel à l'électricité, certains réseaux n'hésitent pas à remettre en service une ou plusieurs locomotives à vapeur, à l'occasion de trains spéciaux toujours très appréciés. Fort de ce succès, le constructeur suisse SLM a même construit de toutes pièces des locomotives à vapeur de conception moderne (chauffe au mazout, préchauffage électrique) mais toujours d'aspect ancien, pour des lignes comme les Rochers de Naye ou le Brienz-Rothorn.
Ce rapide survol du réseau ferroviaire helvétique -il serait plus exact de parler des réseaux - donne une idée des multiples possibilités offertes par le rail en matière de transport et de respect de l'environnement. Les dix années à venir seront marquées par l'avancement des nouvelles traversées alpines, et pour « plus tard », existe le projet futuriste « Swissmetro » de chemin de fer souterrain à sustentation magnétique, qui permettra aux plus pressés de traverser la Suisse en quelques dizaines de minutes.
En attendant, le modèle ferroviaire suisse reste exemplaire à bien des égards !

Pierre Læderich,
Rédacteur en chef
de Connaissance du rail