

Téléphone 031 44 57 89
Case postale 200
3000 Berne 16

SERVICE DE PRESSE

N° 2 / SOMMAIRE

Rail + Bus 2000 en Suisse romande

pages

Grâce au nouveau concept d'offres Rail + Bus 2000, qui sera soumis aux votations le 6 décembre prochain, nos chemins de fer et nos bus seront en mesure de compenser en partie leur retard dans la concurrence avec le trafic routier privé. Qu'apporte Rail + Bus 2000 à la Suisse romande?

1

Amélioration de l'offre avec Rail 2000

L'amélioration de l'offre des transports publics et l'augmentation réjouissante du nombre de personnes transportées posent certains problèmes aux entreprises ferroviaires. Notre contribution démontre comment Rail et Bus 2000 permettrait d'apporter les solutions nécessaires.

2 - 3

Rail + Bus 2000 en un clin d'oeil

Le graphique prêt à la reproduction donne un aperçu sur le fonctionnement de Rail + Bus 2000 et démontre l'utilité pour l'ensemble du pays de ce concept d'offres avec les différents points de jonction où les véhicules des transports arrivent et repartent pratiquement en même temps.

4, annexe

Rail + Bus 2000: Une chance à saisir!

par Valentine Friedli, Conseillère nationale (PS, JU), Delémont

Le projet Rail 2000, approuvé par tous les partis politiques représentés aux Chambres fédérales, répond à une conception fédéraliste du réseau ferroviaire suisse: cadence à la demi-heure sur les axes intercités, temps de parcours optimaux, liaisons directes et bonnes connexions avec les transports régionaux, y compris les entreprises de transport concessionnaires.

Le trafic par chemin de fer correspond parfaitement aux exigences de notre temps: il est quarante fois plus sûr que le trafic individuel, vingt fois moins nuisible à l'environnement, dix fois moins exigeant en énergie et nécessite trois fois moins de surfaces!

Après l'énorme effort financier fourni ces dernières années en faveur du réseau routier national, il est temps de rendre les transports publics sur rail et sur route compétitifs pour offrir aux usagers un véritable choix dans le cadre d'une politique coordonnée des transports. Le raccourcissement des temps de parcours, l'amélioration des liaisons, la modernisation du matériel roulant, les réductions tarifaires, permettront sans aucun doute de rétablir l'équilibre entre le rail et la route.

Pour réaliser ces objectifs ambitieux, la construction de quatre nouveaux tronçons est nécessaire. Le nouveau tronçon entre Berne et Olten permettra aussi de revaloriser la ligne du pied du Jura qui, faut-il le rappeler, est la plus courte entre Genève et Zurich. La gare de Bienne deviendra ainsi un noeud ferroviaire d'importance nationale. Mettre Bienne à moins d'une heure de Zurich, c'est faire d'une pierre deux coups: rétablir l'égalité avec la ligne du plateau d'une part, et donner un coup de pouce au développement économique de la région jurassienne d'autre part.

A la porte de l'an 2000, nous avons à prendre une décision fondamentale. Voulons-nous oui ou non revaloriser les transports publics, notamment en vue de réduire la pollution? C'est par un oui convaincu que le peuple suisse répondra au mois de décembre prochain.

Amélioration de l'offre avec Rail 2000

Par Charly Pasche, président de la Fédération suisse des cheminots

Les 130 kilomètres de nouvelles lignes ne représentent pas à eux-seuls Rail et Bus 2000. En effet, ce projet d'importance nationale comprend également toute une série d'adaptions ponctuelles du réseau ferroviaire comme des redressements de courbes, mises à double voie, constructions d'évitements dont certaines devraient pouvoir être entreprises sitôt après la votation du 6 décembre prochain.

Car il est urgent d'éliminer les nombreux goulets d'étranglement afin d'assurer un déroulement fluide du trafic. L'introduction du nouvel horaire le 1er juin dernier a contribué à une extension de 12 % de l'offre. Simultanément, les CFF et les chemins de fer privés, à de nombreux endroits, sont arrivés à la limite de la capacité du réseau. Ceci a provoqué particulièrement un accroissement des retards de trains peu réjouissants en septembre du fait de l'interruption de la ligne du Gotthard. Avec Rail 2000, les conséquences auraient été moindres, notamment en ce qui concerne le détournement par le Lötschberg de 500 trains directs et environ 1'000 wagon. Les installations qui datent souvent du siècle passé ne permettent plus au rail d'absorber efficacement les tâches croissantes qui lui sont dévolues.

Dans ce tourbillon d'innovations, on a tendance à oublier un élément important, le personnel. A ce sujet, il est faux d'imaginer qu'à la longue il soit possible d'augmenter constamment les prestations en diminuant sans cesse le personnel tout en conservant une infrastructure dépassée.

Les investissements prévus pour Rail 2000 ne vont pas seulement offrir des prestations attractives pour la clientèle, mais également mettre à disposition du personnel les moyens techniques et l' "appareil" nécessaires permettant d'appliquer une offre élargie et plus dense.

Les retards de trains apparus ces derniers mois. Cependant, le concept garantit l'amélioration future des prestations qui doit être réalisé par étapes pour Rail et Bus 2000 sans porter préjudice à la régularité de l'exploitation et de l'offre des places assises.

Un OUI le 6 décembre n'est pas seulement la voie libre pour des relations de trains plus rapides, plus directes et plus confortables. Mais c'est aussi un OUI pour que les transports publics obtiennent les moyens nécessaires à la réalisation technique de ce concept de l'avenir. Les expériences de ces derniers mois sont la meilleure preuve que Rail et Bus 2000 restera une illusion sans la construction de ces quatre nouveaux tronçons.

Rail + Bus 2000 en un clin d'oeil

sp. Pour que Rail + Bus 2000 puisse atteindre ses objectifs "fréquence, rapidité, continuité, confort", il convient de procéder à plusieurs aménagements techniques. Un système de points de jonction desservis en même temps est réparti dans toute la Suisse. Ces points de jonction ne sont rien d'autre qu'une douzaine de gares et stations régionales existantes, mais également de gares d'arrêt des trains intercity et directs dans toutes les régions du pays. Les trains et les autobus de toutes les directions y arrivent et en repartent quasiment en même temps. Tout cela fonctionne à un horaire cadencé à des heures faciles à mémoriser.

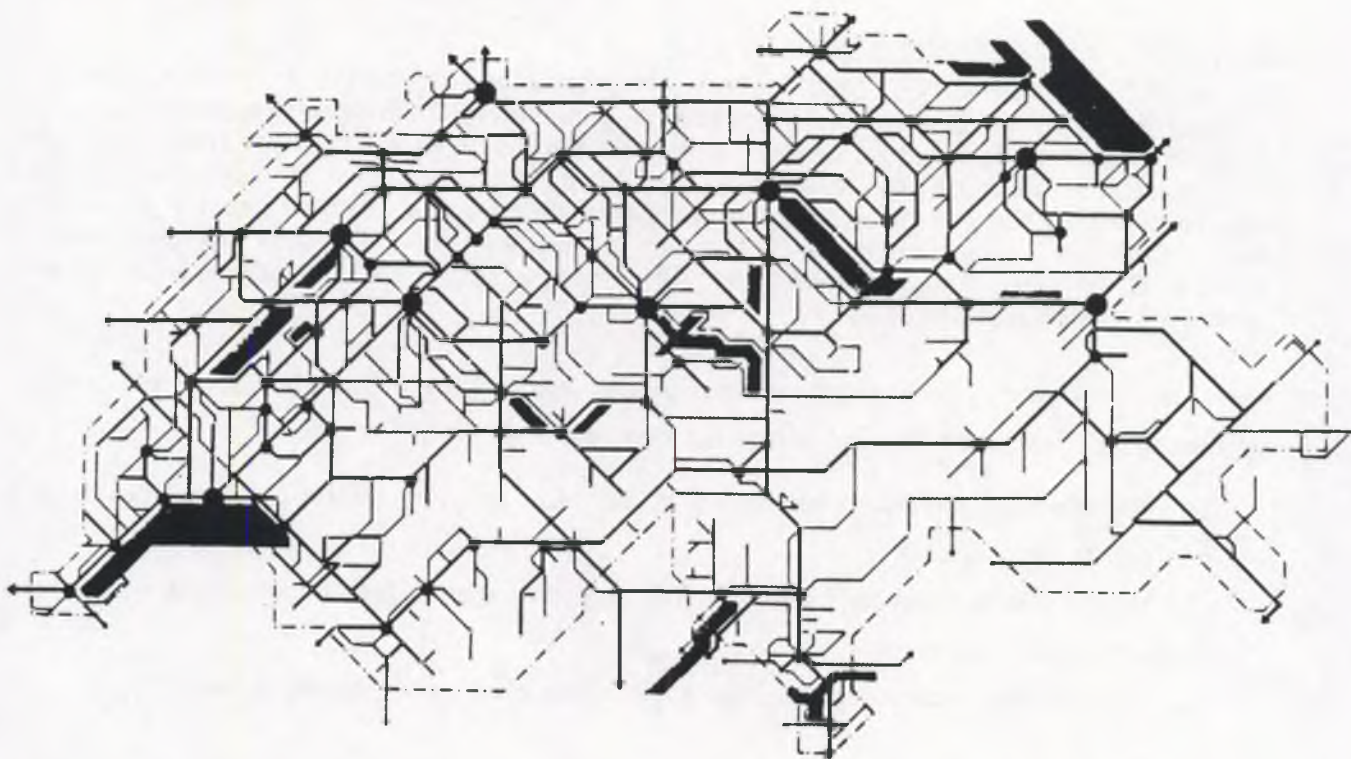
Ainsi, les meilleures correspondances auxquelles aspire Rail + Bus 2000 sont réalisées, lorsque toutes les heures et/ou toutes les demi-heures

- . peu de temps auparavant les trains et les bus arrivent de toutes les directions à ces points de jonction
- . des temps courts mais suffisants sont à disposition pour les changements de moyens de transports publics et
- . ceux-ci repartent quelques minutes après chaque heure et/ou demi-heure

Pour atteindre tous ces objectifs, certaines gares et installations ainsi que certains tronçons ferroviaires (2,4 % des lignes existantes) doivent être aménagés et modernisés.

Outre une amélioration du confort lors des voyages (salles d'attente accueillantes, sièges rembourrés confortables, ravitaillement à la place, etc.), Rail + Bus 2000 tend également à faciliter l'embarquement par des quais surélevés, des souterrains plus courts, des haltes d'autobus à quai, davantage de places de parc pour le client motorisé, pour ne citer que quelques exemples.

Rail et Bus 2000 en un coup d'oeil



Une meilleure desserte de tout le pays basée sur un système de points de jonction desservis en même temps, répartis sur tout le territoire, où trains et bus sont en correspondance.

Comité Rail 2000 Service de presse

Téléphone 031 44 57 89
Case postale 200
3000 Berne 16

SERVICE DE PRESSE

No 3 / SOMMAIRE

Rail + Bus 2000: des avantages pour le canton de Vaud

pages

Comme à toutes les régions de notre pays, le concept Rail + Bus 2000 procurera aussi des avantages spécifiques au canton de Vaud. Une contribution à cet effet de la plume du directeur cantonal des travaux en pages

1 - 3

Combien de courant pour Rail 2000?

Les transports publics utilisent certes 2,2 milliards de kWh d'énergie électrique par année. Cela signifie 5,3 pour cent de l'ensemble de la consommation de courant en Suisse. Selon les indications de l'Union suisse des centrales électriques, les besoins supplémentaires pour Rail 2000 et pour le réseau express zuricois s'élèveront à 400-500 millions de kWh en l'an 2000. Pour ce qui touche les chemins de fer, cela représente une augmentation de 20 à 25 pour cent. Mesurée en consommation totale actuelle d'électricité en Suisse, la quote-part de courant des chemins de fer ne s'élève cependant qu'à un point pour cent. Et jusqu'en l'an 2005, la part des chemins de fer sera même en diminution.

annexe 1

Rail + Bus 2000 d'un coup d'oeil

Explique comment fonctionne le concept d'offres dans tout le pays (voir à ce sujet aussi le service de presse no 2 du 5.10.87).

annexe 2

RAIL + BUS 2000: QUEL BENEFICE POUR LE CANTON DE VAUD?

par Marcel Blanc, Conseiller d'Etat, Chef du Département des travaux publics, Lausanne

Lors de la consultation, le gouvernement vaudois a soutenu le concept "Rail 2000" car il est d'avis qu'il y a lieu aujourd'hui de rééquilibrer la répartition modale entre les transports privés et les transports publics au profit de ces derniers. Il y va d'une meilleure protection de l'environnement mais surtout d'éviter que le réseau des transports privés arrive à saturation ce qui est déjà le cas à quelques endroits névralgiques du canton.

Même si le concept "Rail 2000" peut paraître manquer d'ambition par rapport au projet de nos voisins, nous sommes persuadés qu'il est réaliste, à la portée de nos moyens et surtout qu'il est favorable aux régions périphériques dont fait partie le Canton de Vaud.

Au plan des relations intercantionales, il y a lieu de relever quelles sont les améliorations dont bénéficiera notre canton:

1. Genève - Lausanne

La ligne sera aménagée dans le sens d'un accroissement de la vitesse mais surtout de la capacité de celle-ci. Une troisième voie est prévue sur tout le tronçon qui permettra notamment la mise en service de nombreux trains navettes destinés à transporter les pendulaires qui transitent deux fois par jour en direction de Lausanne et de Genève. Les propositions que nous formulons présentement avec le gouvernement genevois vont tout à fait dans ce sens.

2. Lausanne - Neuchâtel - Bienne

Le doublement complet de cette ligne du pied du Jura est un objectif prioritaire et urgent. Lui seul permettra et de satisfaire aux objectifs de "Rail 2000" (moins d'une heure de trajet entre les points clés) et de faire circuler du matériel correspondant au standing de cette ligne.

3. Lausanne - Brigue

Là aussi il est prévu, sur le territoire valaisan, de doubler le tronçon qui ne l'est pas encore. Sur le territoire de notre canton, les améliorations possibles sont relativement mineures compte tenu de la topographie et de l'urbanisation.

Nous reviendrons plus loin sur cette ligne en ce qui concerne sa mission de trafic international.

4. Chemins de fer secondaires

Le concept "Rail 2000" doit être transposé dans sa continuité sur le réseau des chemins de fer secondaires afin de coordonner la desserte sur ces lignes essentielles pour la vie du pays et qui sont nombreuses dans le Canton de Vaud.

Dans le programme du crédit-cadre de la Confédération 1989-1993, de nombreux objets, qui concernent le Canton de Vaud, sont prévus et surtout des objets importants. Le plus onéreux est le prolongement du Bière-Apples-Morges jusqu'au centre de Lausanne (gare du Flon) pour en faire un chemin de fer régional avec une deuxième mission de transport urbain.

Après le programme ambitieux de rénovation du matériel ferroviaire sur ces lignes, programme en voie de finition, le canton sera doté d'une infrastructure de chemins de fer secondaires prête à affronter le XXIème siècle.

C'est au chapitre des relations internationales que nous sommes le plus préoccupés. Situé à la croisée des chemins - pour reprendre une formule célèbre - le Canton de Vaud veut éviter à tout prix un isolement sur le plan international. La ligne du Simplon, qu'elle vienne de Vallorbe ou de Genève, est l'élément clé de cette politique. Or il faut bien reconnaître que cette ligne a pris du retard, que ce n'est qu'au prix d'une part d'une amélioration importante des infrastructures, d'autre part d'interventions auprès de nos voisins par l'intermédiaire de la Confédération, que nous arriverons à maintenir, voire renforcer le standing qui doit être le sien.

"Rail 2000" a voulu délibérément solutionner en priorité les problèmes intérieurs. Cela est juste car on ne peut tout faire en même temps. Mais il faut d'ores et déjà préparer le terrain pour une amélioration des relations internationales. C'est ce à quoi s'emploie le gouvernement vaudois appuyé par ses voisins.

"Rail 2000", un concept bien suisse, à la mesure du pays, un concept qui, je l'espère, sera soutenu massivement par le peuple suisse le 6 décembre prochain.