

Téléphone 031 44 57 89

Case postale 200  
3000 Berne 16

Aux rédactions de la presse,  
la radio et la télévision

---

## SERVICE DE PRESSE

Le Comité pro "RAIL 2000" est constitué

(Berne, 14.9.87). Un Comité suisse d'action en faveur du Rail 2000 vient de se constituer à Berne. Il comprend plus de 130 parlementaires, hommes et femmes, de toutes tendances.

Exercent conjointement la présidence: Josef Kühne (CN, PDC), Pierre Etique (CN, PR), Simeon Bühler (CN, UDC), et Otto Piller (CE, PSS). La vice-présidence regroupe par ordre alphabétique: Leo Arnold, Silvio Bircher, Esther Bühler, Jean Cavadini, Raoul Kohler, Jean-Philippe Maître, Hans-Rudolf Nebiker, Rudolf Reichling, Franz Steinegger, Françoise Vannay et Hansjürg Weder.

De l'avis du Comité, le projet Rail 2000 constitue peut-être la dernière chance pour les chemins de fer de s'adapter aux exigences de notre siècle en ce qui concerne la technique et les installations des voies. Dans cette optique un oui rendrait au train et au bus leur capacité concurrentielle. Rail 2000 n'apporte pas seulement des avantages aux voyageurs, il décharge le secteur routier d'une partie de son trafic voyageur et marchandises, ce qui est dans l'intérêt de l'automobiliste. Ce dont il s'agit en l'occurrence, c'est d'étendre les avantages de l'horaire cadencé à toutes les régions du pays, y compris celles desservies par les bus, et ceci en diminuant le temps de parcours.

Rail 2000 permet aussi de prévoir un horaire plus dense aux heures au début matinée et le soir. Pour les usagers cela signifie: plus de correspondances dans toutes les directions, diminution du temps total de parcours, moins d'attente lors des changements de train et plus de confort. Quant à l'étendue du terrain nécessaire à la réalisation des 4 nouveaux tronçons, elle ne recouvre que le 1,5 % de ce que la construction des routes nationales a exigé ou exige encore.

Il n'y a vraiment que la modernisation des chemins de fer qui peut permettre de rétablir l'équilibre entre le rail et la route. La combinaison train + bus respecte en outre l'environnement et économise grandement l'énergie.

Un refus d'accepter Rail 2000 serait à longue échéance le signe d'un déclin pour les transports publics. Mais ce n'est pas tout; ce serait également un désaveu pour notre industrie, celle qui produit des locomotives, des bus, des trains, du matériel ferroviaire de très haute qualité, à la fois gage de sa capacité concurrentielle sur le marché international et garantie pour les places de travail.

---

## EN AVANT AVEC "RAIL 2000"

par Pierre Etique, Co-Président du comité Rail 2000, Bressaucourt

Le salut du rail ne passe pas par un certain nombre de coups de force dirigés contre la route, mais plutôt par la promotion d'une politique cohérente visant à rendre les transports publics plus attractifs et plus compétitifs. C'est ce que les responsables de la politique fédérale des transports, en accord avec les milieux concernés, ont compris en proposant le concept "Rail 2000".

Les transports publics, ferroviaires en particulier, n'ont pas été négligés autant qu'on le dit au cours des dernières décennies. Notre réseau ferré est un des plus denses d'Europe, le personnel des entreprises bénéficie d'une formation professionnelle de premier ordre, le matériel et les installations ont suivi l'évolution technique, les prestations sont bonnes quantitativement et qualitativement. Toutefois, un effort particulier, dépassant nettement les limites de la gestion et des investissements courants, doit être consenti à l'horizon 2000 et cela pour plusieurs raisons.

### Rétablir l'équité

Nous ne sommes pas de ceux qui déplorent les investissements importants consentis en faveur de la route, d'autant plus que les usagers y ont contribué de façon déterminante, notamment pour les routes nationales.

Il n'en demeure pas moins vrai que grâce à une planification cohérente et à long terme, ainsi qu'aux moyens financiers considérables mis en oeuvre, les transports privés des personnes et des marchandises bénéficient d'une infrastructure qui constitue un atout considérable dans le jeu de la concurrence âpre qui caractérise le marché des transports.

Au niveau des infrastructures, les transports publics, à part quelques exceptions, n'ont bénéficié que d'améliorations courantes et sectorielles, insuffisantes pour augmenter notablement leur attractivité aux plans de la durée des parcours et de la vitesse des déplacements. Si nous voulons que les transports publics soient en mesure d'affronter les dures réalités de la concurrence,

il faut les doter de nouveaux tronçons à grande vitesse tout en améliorant le profil et la capacité de certaines lignes existantes. Dans cette perspective, la construction de quatre nouveaux tronçons est d'une nécessité vitale; sans eux "Rail 2000" perdrait sa signification.

### Améliorer l'attractivité

Si la route a pris une part croissante et prépondérante du marché, cela n'est pas le fait du hasard. Cela tient à la souplesse du transport routier, à sa faculté d'adaptation, à ses prix compétitifs. Il faut donc que les transports publics puissent s'adapter aux conditions de la concurrence. Ils l'ont déjà fait au niveau des tarifs; mais de gros efforts doivent encore être consentis dans plusieurs domaines : cadence des dessertes, faisceau de correspondances, qualité et confort du matériel roulant, accès aux gares et aux quais (y compris pour les personnes âgées et les handicapés), accueil et service à la clientèle, coordination rail-route, image des entreprises.

Tous ces objectifs ne pourront être atteints que par la mise en place d'une nouvelle politique coordonnée, intégrée, offrant les prestations d'un horaire cadencé, étendu et renforcé à l'ensemble du territoire national.

Dans ces conditions seulement, le rail pourra stopper l'érosion qui le mine et renforcer son offre en faveur de la population et de l'économie du pays.

### Contribuer à la protection de l'environnement

La politique des transports est un des piliers de la lutte contre la pollution atmosphérique et pour la protection de l'environnement.

Il ne s'agit bien sûr pas d'enlever aux usagers leur liberté de choix du moyen de transport qui leur convient le mieux, pas plus que d'essayer de transférer au rail un trafic qui reste naturellement acquis à la route. Cependant, il faut donner aux transports publics de meilleures chances pour reconquérir une part du marché des voyageurs et pour mieux s'affirmer dans le transport des marchandises sur de longues distances, notamment dans le trafic de transit.

En développant le ferroutage et le transport combiné, nous délesterons nos routes d'un trafic encombrant et polluant. Nous répondrons aussi à l'attente des pays européens qui veulent aménager et améliorer les liaisons transalpines en développant des formes de trafic mettant moins à contribution l'environnement et le réseau routier.

### Mieux desservir les régions périphériques

Les régions périphériques, "l'Arc jurassien" en particulier, n'ont pas été jusqu'à présent les enfants gâtés de la politique ferroviaire. Ils l'auraient été encore moins avec le projet NTF (Nouvelles Transversales Ferroviaires) auquel "Rail 2000" a heureusement succédé. Le nouveau projet a le grand mérite d'étendre ses prestations et ses avantages à l'ensemble du pays. Pour "l'Arc jurassien" par exemple, "Rail 2000" permettra de revaloriser la "Ligne du Pied du Jura" qui sera enfin traitée à égalité avec la "Ligne du Plateau". En fonction de "Rail 2000", plusieurs cantons ou régions ont déjà imaginé leur propre système de transports publics qui sera plus étoffé, plus complet et plus cohérent.

En ce qui concerne les retombées régionales, une mise en garde s'impose toutefois. Pour que le projet ne soit pas détourné de ses buts, il faudra veiller à ce que les investissements soient équitablement répartis dans le temps et dans l'espace. Cela signifie que les priorités ne devront pas être accordées systématiquement aux axes et aux régions qui sont déjà le mieux desservis.

### Conclusion

"Rail 2000" est un concept capable de répondre aux grands défis de cette fin de siècle. Il est ainsi porteur d'espoirs pour les générations à venir. Il mérite donc notre engagement franc et massif.

Par Geneviève Aubry, conseillère nationale, Tavannes BE

On entend dire souvent "qu'il faut marcher avec son temps". A mes yeux RAIL 2000 est une conception de notre temps, même une conception futuriste. Rapidité, confort, protection de l'environnement sont les qualités primordiales de RAIL 2000. Comment la femme qui voyage, qui se déplace professionnellement ou avec sa famille pourrait-elle ne pas apprécier un moyen de transport qui va d'année en année en se perfectionnant? Plus de souci d'horaires, voire de correspondance convenable pour les habitants des régions excentriques, plus de trajets fatigants pour des enfants enfermés dans une voiture, alors que le train leur offre davantage d'espace et de liberté de mouvement. Dès lors, le déplacement en famille devient un plaisir et non plus une corvée.

Sans être toutes "vertes", les femmes sont plus sensibles à certains arguments comme ceux de l'économie de l'énergie, de la qualité de l'air et de la protection de l'environnement. Il va de soi qu'en offrant les prestations de RAIL 2000, le trafic se déplacera davantage au profit du train et que les horaires bien adaptés et le confort aidant, le succès sera assuré.

Et puis, RAIL 2000 n'est pas un train qui relie uniquement les grandes villes du pays. Il a été conçu et adapté pour que le pied du Jura et d'autres régions excentriques en profitent largement. C'est donc une amélioration au niveau national qui nous concerne tous. Et c'est heureux, car elle permettra à ceux qui, pour des raisons d'âge ont abandonné la voiture, de continuer à se déplacer sans souci. Beaucoup de femmes dans ces voyageurs du 3e âge, des femmes qui sont seules ou veuves et qui désirent retrouver leur familles, leur connaissances en toute indépendance et sans subir la fatigue d'un "Tortillard" bientôt destiné au musée des transports!

Et puis RAIL 2000, par ses qualités nous donne la possibilité de choisir, de décider quel transport nous voulons. D'ores et déjà, allié aux nombreux services "avant" et "après" le trajet, on peut être assurée qu'il part gagnant auprès d'une majorité de la population, dont un très grand nombre de femmes.

Les CFF conçoivent une nouvelle génération de voitures: le confort dans l'année 2000

Manger bientôt à sa place?

sp. Au début de la prochaine décennie déjà, la nouvelle voiture des CFF deviendra réalité: sûre, tranquille, confortable, climatisée - un genre de "chambre roulant en douceur" présentant tous les agréments imaginables de la vie actuelle. "La population est devenue plus sensible aux questions de confort; ce fait est digne de considération pour le trafic ferroviaire de demain", déclare le responsable compétent du marketing de la direction générale des CFF.

A partir du standard élevé des voitures unifiées IV (VU IV) vert-crème actuelles, une génération va suivre pour le trafic Intercity 2000, qui présentera de nouveaux points positifs quant au confort. Parmi ceux-ci, citons des idées esquissées telles que projections vidéo, programmes de musique diffusée par casques d'écoute, ravitaillement à la place, sièges rembourrés mobiles et compartiments pour vélos, idées qui ne sortent absolument plus du royaume de l'utopie. "Pour soutenir le marché - voire maintenir le trafic - il nous faut offrir sans faute une plus grande diversité de possibilités dans le domaine des voyages", affirme le chef de section CFF Hans-Peter Heiz chargé des questions de voitures du proche avenir, près la direction générale des Chemins de fer fédéraux. Avec d'autres spécialistes, le groupe de travail lance notamment des enquêtes parmi la clientèle, étudie des modèles ferroviaires de l'étranger, met en valeur des propositions reçues de milieux du public. Conçue sur les besoins de notre petit pays, la prochaine génération des voitures pourrait représenter, au point de vue confort, un élément intermédiaire entre le modèle ICE allemand (ICE = Intercity Experimental, le train à grande vitesse de la République

fédérale des années nonante) et un car de tourisme moderne des mieux équipé; il s'agit de voitures dotées notamment du "téléphone de bord", devenu indispensable au public, d'un système de toilettes fermé et de cellules climatisées individuelles, de restaurants roulants agencés selon les exigences les plus modernes de la restauration de la cuisine (combi-steamer, micro-ondes, etc.), voitures permettant aux voyageurs de recevoir toute information utile. De la part de la direction de l'entreprise des CFF, on fait tout ce qui est possible pour rendre à l'avenir les voyages des plus agréables. Même si Hans-Peter Heiz ne croit pas qu'il serait faisable au point de vue politique d'importer des trains confortables à toute épreuve "clés en mains", il n'exclut pas la possibilité d'acheter à l'étranger certains éléments d'aménagements intérieurs désirables.

Pour le trafic voyageurs journalier, les CFF disposent aujourd'hui d'environ 3000 voitures de première et de deuxième classes au total. De ce nombre, 5000 véhicules circulent en trafic international et près de 300 - dont 70 sont encore en construction - appartiennent au type climatisé des VU IV. Toutes les anciennes voitures unifiées II sont successivement dotées de nouveaux sièges modernes en étoffe, de porte-bagages longitudinaux, de parois intérieures agréables et d'un "make-up" technique qui garantit un meilleur roulement de ces véhicules reconnaissables à leurs bandes bleues latérales. La durée de circulation d'une voiture des CFF (prix des acquisitions nouvelles un bon million de francs chacune) est actuellement de 40 ans environ pour la caisse, et entre dix et quinze ans - selon les goûts changeants du public - pour les aménagements intérieurs.

A courte vue, les CFF ne sont pas menacés par une pénurie de matériel roulant, malgré le trafic supplémentaire dû à l'horaire plus étoffé dès la fin mai de cette année, et à la progression qu'on peut attendre du nombre des voyageurs (abonnements demi-prix). Rudolf Sommer de la direction générale des

CFF déclare: "La mise en service continue des 60 nouvelles rames-navette au total (le "Colibris") ainsi que des voitures à étage les plus modernes destinées au réseau express régional de Zurich (ouverture en 1990) nous offre une certaine réserve en matériel roulant; elle ne doit cependant pas nous tromper, car il pourra survenir tout de même ici et là des goulets de trafic regrettables durant les heures de pointes de trafic."

Tous les efforts des CFF, y compris les intentions de transformer complètement cinq compositions TEE rapides en Intercity modernes européens des deux classes, prouvent leur volonté d'améliorer sur vaste échelle le confort des trains et contribueront à renforcer les effets du concept RAIL 2000. Car un confort adapté aux besoins actuels crée des conditions essentielles en vue de l'utilisation accrue des moyens de transport public. A nouveau, cela représente une contribution concrète à la lutte contre les encombrements des routes et facilite l'automobiliste en lui supprimant des crises de stress et des pertes de temps.