

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 30 (1993)  
**Heft:** 1114

**Artikel:** Déraille 2000  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1011400>

### **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:** 14.03.2025

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

# Domaine Public DP

JAA  
1002 Lausanne

4 février 1993 - n° 1114  
Hebdomadaire romand  
Trentième année

## Déraile 2000

La simultanéité a été explosive. D'une part le rapport intermédiaire du groupe de réflexion chargé de proposer des réformes structurelles des CFF. Les experts se sont estimés assez sûrs d'eux pour proposer publiquement l'abandon d'une série de lignes non rentables. Spectaculairement, par exemple, celle qui unit le Haut et le Bas neuchâtelois: Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel. D'autre part, dans le même temps, les CFF annoncent qu'ils ne pourront pas réaliser les investissements qu'exige Rail 2000 avec le crédit cadre qui leur a été alloué par les Chambres pour l'infrastructure, soit 5,1 milliards (au prix 1985).

Est ainsi remis en cause un projet qui était de portée nationale, ressenti comme une ambition collective et approuvé comme tel par le peuple en 1987. Au-delà de l'objet est en cause le fonctionnement démocratique. Il y a eu tromperie.

Ecartons d'abord les explications qui sont à côté du sujet ! Un dépassement n'est pas en soi chose pendable. Que d'infrastructures routières dont le prix à l'inauguration était un multiple du coût annoncé au premier coup de pioche ! Que de tunnels sans fond ! Ce sont les causes du dépassement qui doivent être analysées.

Pour Rail 2000, comme les travaux n'ont pas commencé, c'est d'une planification insuffisante, sanctionnable, qu'il faut parler. La faute, dit-on aussi, serait celle des recourants. Pourquoi contester ce droit à ceux qui sont touchés par le projet ? Il est d'intérêt public et les juges sauront le dire; mais la proportionnalité des moyens peut être discutée; des variantes sont imaginables.

Recours et erreurs de planification ne doivent pas servir à cacher la tromperie démocratique. Comment les choses furent-elles présentées initialement ?

Le choix premier était d'investir à nouveau dans le rail pour rendre l'offre des transports publics plus attrayante. Mais en même temps il était décidé de renoncer à des nouvelles lignes à grande vitesse, trop coûteuses pour un gain de temps limité, au profit d'un maillage serré de l'ensemble du territoire. On

offrirait à partir des gares pivots un réseau performant de correspondances. C'était un Sonderfall Schweiz qui soulignait la manière négligente dont le raccordement au réseau européen était traité.

Idéologiquement était mis en évidence l'importance d'un service de porte à porte offert à la population qui pour des raisons économiques ou physiques ne recourt pas à la voiture. On attachait en 1985 de l'importance à l'approvisionnement du pays: ne pas dépendre du seul pétrole. La morbidité des forêts était une préoccupation forte.

Quant à la rentabilité, elle allait dépendre d'une politique coordonnée des transports. A défaut, Rail 2000 serait une solution dite officiellement «de luxe» juxtaposant «une offre attrayante, tant routière que ferroviaire». Mais elle permettrait tout de même de couvrir les frais supplémentaires: exploitation et amortissement des véhicules.

Sur cette base furent votés trois arrêtés: le premier demandait aux Chambres de prendre acte du rapport définissant le projet Rail 2000. Le deuxième énumérait les quatre tronçons de lignes nouvelles. Après référendum, il fut adopté par le peuple. Le troisième ouvrait le crédit cadre: 5,1 milliards.

Toute la campagne avant la votation fut axée sur l'amélioration de l'offre régionale. Le Message du Conseil fédéral soulignait notamment, cartes à l'appui (voir les pages 2 et 3), les nouveautés apportées à la ligne Buttes-Travers-Neuchâtel-Berne et, mieux encore, annonçait une liaison nouvelle directe entre Le Locle et Fribourg ! Et la revitalisation de la ligne de la Broye: je n'ai pas oublié les conférences publiques données sur ce thème.

Comme chacun avait son sucre, le projet fut approuvé par le plus grand nombre. Aujourd'hui la variante «de luxe» se révèle au-dessus de nos moyens, ce qu'on pouvait prévoir (voir DP n° 807 du 13 janvier 1986). On y renonce. Démocratie-gogo.

La révision, même si les responsabilités sont diluées, sera déchirante. Elle devra être profonde.

AG