

ble, que le peuple d'Israël devait observer sous peine d'en subir les conséquences. Elle frappait également les peuples païens qui avaient allègrement transgressé tous ces interdits. Mais le Christ est venu pour souffrir, mourir sur une croix et ressusciter glorieusement après trois jours. C'était le prix pour racheter nos vies, pour relever à la fin des temps ceux qui auront eu foi en Lui. c'est exclusif.

La loi a été donnée par Moïse, le Salut et la grâce sont venus par le Messie d'Israël. La Paix dans ce monde ne viendra que lors de Son prochain retour. Il est manifeste qu'elle n'est pas possible aujourd'hui, alors que ce monde est plongé dans les ténèbres, ce qui se traduit par la persécution croissante des chrétiens, mais aussi des juifs qui vivent dans les nations. Rien à voir, donc, avec le contexte du Coran.

**Michel Nowak,
Échallens**

Trains Chronique d'un désastre annoncé

À propos de la Réflexion de M. Pierre Guignard intitulée «Bombardier et CFF, chronique d'un gâchis annoncé» («24 heures» du 23 mai 2019).

Les propos de M. Guignard m'ont vivement interpellé. Ce jour même, pour la première fois, j'ai pris ce fameux train Twindexx sur la ligne Coire-Saint-Gall-Zurich. Ce n'est pas un gâchis, mais un désastre annoncé. En l'occurrence, il s'agit ici d'un accident industriel.

Cela sentait bon le neuf, tout rutilant. Quelle déception après quelques kilomètres: vibrations, ballotté/tangé aux moindres aiguillages, instabilité des objets posés sur la tablette par manque de revêtement antiglis, bruyant. Autre surprise, la lecture des informations sur

l'écran d'affichage est illisible car l'écran n'est pas traité antireflet. Quant à l'accès à l'étage, il faut être équilibriste pour s'aventurer sur la rampe d'escaliers, cela s'apparente plus à des escaliers de galetas. Je comprends pourquoi les associations de défense des handicapés réagissent à cet état. En outre, les aménagements sont légers, de mauvaise qualité, tout est kitsch.

J'ai la conviction que ces trains ne résisteront pas, à moyen terme, à l'usage ni aux rudes contraintes sur la ligne Genève-Saint-Gall auxquels ils sont destinés. Ils suffiront, sans plus, sur le réseau secondaire à des vitesses usuelles.

Au surplus je relève que M. Guignard indique que les CFF recevront au moins trois trains gratuits au titre de pénalités... pour en faire quoi, les mettre au rebut au bout de trois ans?

C'est ainsi que je suis descendu à Saint-Gall pour prendre l'InterCity IC 1 en direction de Lausanne en profitant du confort et du silence de ces anciens trains.

**Claude Alain Blanc,
Lutry**

Livraison des nouveaux trains

Dans sa chronique, M. Guignard, se référant à la livraison des nouveaux trains commandés par les CFF à la maison Bombardier, évoque, comme motif du retard constaté, notamment, l'intransigeance des associations de handicapés. Bombardier ne pouvait ignorer, au moment de signer le contrat, que la législation suisse impose, depuis 2004, des règles relatives à l'accessibilité des transports publics pour les personnes atteintes de déficiences physiques ou sensorielles. Il paraît surprenant que l'on reproche aujourd'hui, du moins entre les lignes, aux handicapés de défendre des droits chèrement acquis. En tant que non-voyant, j'ai

beaucoup voyagé lorsque j'exerçais une activité professionnelle. Des stratégies mises au point grâce à l'expérience me permettaient de monter relativement aisément dans un train. À cette époque, les portières des wagons à quai demeuraient ouvertes et pouvaient être détectées assez facilement grâce à l'ouïe. De nos jours, les portières restent fermées et il est plus malaisé de les trouver. Il est par ailleurs plus difficile de compter sur la collaboration d'autres voyageurs car chacun vit dans sa bulle, sinon sur son smartphone, et ne prend plus garde à son environnement.

**Roger Cosandey,
ex-président du Forum
Handicap Vaud, Lausanne**

Rail Il y a cinquante ans...

Le 31 mai 1969, un dernier train circula entre Vevey et Châtel-Saint-Denis. La gare de Saint-Léger disposait d'un plan de voie particulier, en forme de triangle, pour assurer des liaisons directes sur Blonay, avec des wagons à destination ou en provenance du pays fribourgeois. Cette ancienne ligne se dirigeait vers le plateau de La Veyre par une tranchée. À Fenil, un viaduc «à la française», suivi d'une petite halte et d'un sympathique buffet de gare, ajoutait un charme certain à ce lieu. Après le croisement des convois, le train poursuivait sa course le long du vallon de la rivière, dans un paysage sauvage, jusqu'au chef-lieu de la Veveyse, gare frontière, où seules les marchandises passaient sans changement de trains.

Tout cela fut emporté par le rêve américain de la mobilité. Une autoroute à quatre pistes fut tracée à travers le vignoble de Lavaux et sur le domaine du château d'Hauteville. À proximité du pont métallique de