

## Transports Gagnons la bataille du rail!

Alfred Escher, dont la statue domine toujours la gare de Zurich, a fondé l'École polytechnique fédérale. Bâtitteur de la ligne du Saint-Gothard, il est l'icône d'un nouvel univers industriel, le chemin de fer. La sainte alliance de l'EPFZ et de l'EPFL, saluée par «24 heures» du 3 mai 2023 et confirmée par ses présidents Joël Mesot et Martin Vetterli, devrait rappeler l'héritage d'Alfred Escher et l'impact du visionnaire: le rail helvétique doit faire aujourd'hui sa révolution.

Le réseau ferroviaire suisse est un grand vieillard: né en 1847, entre Zurich et Baden, la plupart de ses lignes ont été construites avant 1900 et sont des supercentenaires. À l'exception des trois tunnels alpins offerts à l'Europe (Lötschberg, Saint-Gothard, Monte Ceneri) et d'un tronçon nouveau de Berne à Olten, rien n'a changé pour la Suisse ferroviaire. Les multiples handicaps de la vieillesse (voies fatiguées, tunnels décrépits, tracés tortueux, gares surpeuplées) nécessitent une réfection totale, voire une reconstruction complète. C'est le but premier du projet «Croix fédérale de la mobilité» qui postule l'aménagement de deux axes à grande vitesse, de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso, rapprochant toutes les régions de la Suisse et arrivant celle-ci à l'Europe. Ce rêve devient réalité après acceptation par le Conseil national en décembre 2022 et par le Conseil des États en mars 2023 de la motion ad hoc.

La révolution du rail suisse est en marche; elle doit être soutenue par toutes les institutions économiques et sociales qui façonnent notre pays. Nous ap-



Le débat sur l'avenir du réseau ferroviaire suisse est loin d'être clos. KEYSTONE

pelons les Écoles polytechniques fédérales et leurs présidents à appuyer sans réserve ce combat décisif pour notre avenir. Nous devons gagner la bataille du rail.

**Daniel Mange, professeur honoraire EPFL, Lonay**

### CFF un jour, CFF toujours!

Dans le passé, un train reliait le Jura au Valais, via Bienne, Neuchâtel, Montreux, Sion. Puis les CFF nous ont annoncé dans une publicité fracassante: «Enfin un horaire pour les Romands!» C'était l'annonce de la suppression de ce train reliant les cantons romands. On a dû alors changer de train à Lausanne, mais c'était sur le même quai, donc supportable. Maintenant il faut changer de quai! «SBB, danke!» Et pour les habitants de Moutier il faut aussi changer à Bienne, les rames rapides étant parties en Suisse allemande.

Il y a eu un petit épisode sur la ligne Fribourg - Yverdon. La direction des CFF annonçant qu'il manquait une minute pour assurer la correspondance. Je m'étais renseigné auprès de spécialistes: il aurait suffi de mettre les rames légères sur cette ligne et on gagnait 3-4 minutes. Cela m'amène à la solution du problème actuel. Il suffit de remplacer les vieilles rames circulant en Suisse romande par les nouvelles plus légères et plus rapides au démarrage. Avec un avantage: les habitants de la région zurichoise pourront alors profiter des rames «vintage» qui faisaient leur admiration dans leur jeunesse. Il m'a fallu longtemps pour comprendre le slogan «Enfin un horaire pour les Romands!» Il y avait le sous-entendu: «qui souhaitent prendre l'avion à Kloten.»

L'âge aidant, on ne pourra plus effectuer le changement à Lausanne et l'abonnement général ne servira qu'à subventionner

les SBB ou alors on prendra le taxi, pas plus cher.

**Alain Bron, Yverdon**

### Faune Tous ces oiseaux devenus tellement rares

Dans votre édition du 17 avril, vous parliez, photo à l'appui, de la raréfaction du rougequeue à front blanc à la vallée de Joux, comme partout ailleurs dans le canton de Vaud et en Suisse. L'urbanisation beaucoup trop importante et incontrôlée, l'élimination de nombreux arbres fruitiers à haute tige, les méthodes agricoles modernes et les constructions de routes un peu partout en sont les causes principales.

Dans les années 50-60, avant l'autoroute, lorsque j'effectuais souvent le trajet entre Vevey et Saint-Légier, surtout dans la période principale des chants