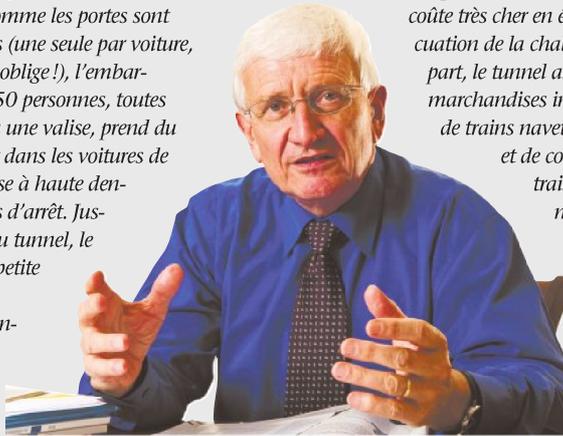


Leçons étrangères

Le tunnel sous la Manche vécu par un voyageur ordinaire. Première surprise: au départ de Londres, deux gares. St Pancras en pleine ville et Ashford International dans la grande banlieue à une cinquantaine de km, avec vaste parking relié directement au réseau autoroutier. Cette gare ressemble comme deux gouttes d'eau à un aéroport avec salle d'embarquement et contrôle de sécurité des bagages et des voyageurs (portique, fouille). Par conséquent, il s'agit d'arriver à la gare au moins vingt minutes à l'avance. Vous accédez au quai trois minutes avant l'arrivée du train. Votre wagon s'arrête à l'endroit prévu. Mais comme les portes sont étroites et rares (une seule par voiture, grande vitesse oblige!), l'embarquement de 350 personnes, toutes avec au moins une valise, prend du temps, surtout dans les voitures de deuxième classe à haute densité. 8 minutes d'arrêt. Jusqu'à l'entrée du tunnel, le train fait une petite pointe à 200 km/h, puis franchit la Manche en 20 minutes, c'est-à-dire à 150 km/h.

En France, c'est 300 km/h jusque dans la banlieue parisienne (le cheminot s'étonne de 2 ou 3 cas de tangages violents en pleine vitesse, hors croisements, tangages jamais ressentis sur le TGV Sud-Est, par exemple).



Questions à ce stade: si pour les liaisons grande vitesse via le tunnel sous la Manche, pour Paris, pour Bruxelles et bientôt pour Cologne-Francfort, des contrôles de sécurité analogues à ceux applicables au trafic aérien sont exigés, qu'en sera-t-il pour les liaisons Francfort-Milan via le Gothard de base et Zurich-Lugano? Les voyageurs feront automatiquement la comparaison. Autre question: pourquoi les rames Eurostar aptes à 300 km/h ne circulent-elles qu'à 150 km/h dans le tunnel? Dans ce cas, deux règles de physique s'imposent.

D'une part, 300 km/h dans un tube, cela coûte très cher en énergie (traction et évacuation de la chaleur dégagée). D'autre part, le tunnel absorbe aussi un trafic marchandises important, sous forme de trains navettes autos, de camions et de containers. Tous ces trains circulent à la vitesse maximum de 140 km/h. Si vous intégrez dans ce trafic des Eurostar à 300 km/h, la capacité globale du tunnel chute fortement. C'est pourquoi les exploitants ont fait le choix logique d'unifier au maximum les vitesses dans le tunnel. Vers le bas, au niveau du trafic marchandises. Or, pour le moment, cette règle fondamentale n'est pas évoquée pour nos grands tunnels alpins. On parle de grande vitesse,

mieux, on a battu probablement le record du monde de vitesse dans un seul tube à 275 km/h, mais sans intégrer la part marchandises qui justifie l'existence même des tunnels.

On peut comprendre que sous le coup de l'enthousiasme des percements réussis, des performances sensationnelles soient annoncées. Mais très vite, la réalité des coûts et les exigences du long terme imposent leurs contraintes. D'ailleurs, depuis une bonne vingtaine d'années, sur les lignes de faite du Gothard et du Lötschberg, les vitesses ont été unifiées à 80/90 km/h pour tous les trains, voyageurs et marchandises, de façon à exploiter au mieux la capacité disponible. Pour la ligne de base et pour la même logique économique, il faudra aussi fixer la vitesse des trains voyageurs le plus près possible de la vitesse maximum des trains marchandises. En pratique, une marge d'une vingtaine de km/h semble tolérable. Et sur le reste de notre réseau, où la priorité absolue est d'augmenter la capacité, le principe devra d'autant plus s'appliquer.

A part l'intégration des trafics V et M, il y a aussi le transport des camions (16 millions à ce jour avec une hauteur jusqu'à 4,20 m et non pas 4 m comme prévu chez nous), des autos (wagons à 2 étages) et la sécurité (4 stations SAFE aptes à éteindre jusqu'à 20 wagons qui s'enflammeraient). Les expériences faites en 17 ans dans l'exploitation du tunnel sous la Manche sont pleines d'enseignements. Aussi pour la Suisse.

Michel Béguelin

VAUD: LE 4 SEPTEMBRE, ON VOTE SUR L'ÉCOLE. IL FAUDRA CHOISIR ENTRE DEUX VISIONS

Le 4 septembre, les Vaudois-e-s devront se prononcer sur deux objets scolaires. L'initiative Ecole 2010 et la Loi sur l'enseignement obligatoire. Ils proposent des visions radicalement différentes de l'école publique.

L'organisation de l'école actuelle dans le canton de Vaud date de 1984. Le système scolaire vaudois, avec ses trois filières, est l'un des plus sélectifs du pays, de nombreux cantons connaissant un système à deux filières, à niveaux ou combinant les deux. La répartition, à l'âge de douze ans, des enfants en trois filières quasiment étanches attribue très tôt à chacun-e une place dans la hiérarchie scolaire et contribue alors largement à

déterminer son avenir professionnel et sa place dans la hiérarchie sociale. Ainsi actuellement près d'un tiers des élèves vaudois, parce qu'ils et elles sont stigmatisés, peinent à trouver une solution en fin de scolarité. Pourtant une autre école est possible, basée sur l'exigence et la réussite de toutes et tous les élèves plutôt que sur l'exclusion et la sélection. L'initiative Ecole 2010, soutenue par le Centre patronal et l'UDC, va ainsi totalement à l'encontre d'une école qui vise à réduire la sélection sociale et à développer la réussite scolaire. Elle est dommageable pour la grande majorité des élèves, en particulier celles et ceux issus de milieux modestes. Elle prévoit,

entre autres, de renforcer encore les filières, de généraliser les notes et les moyennes générales depuis l'âge de 6 ans et d'organiser un apartheid scolaire (les élèves seraient regroupés par bâtiment selon leur profil). Elle vise ainsi à maintenir et à consolider la logique élitiste qui a marqué l'école vaudoise durant des décennies. Pour toutes ces raisons, il faut voter NON à l'initiative Ecole 2010. Quant à la Loi sur l'enseignement obligatoire (LEO), elle ne présente pas la réforme ambitieuse de l'école espérée par le SSP. La LEO introduit notamment un « enseignement consolidé » pour les élèves les plus faibles, ce qui, dans une certaine mesure, perpétue la logique

d'exclusion actuelle. Malgré cela, elle offre des améliorations. Elle renforce le système scolaire en rendant l'école infantine obligatoire et en augmentant le nombre d'heures à l'école primaire dans les disciplines de base (français et mathématiques). En effet, aujourd'hui, un « manque » d'école pèse cruellement sur les élèves moins favorisés, dont les parents sont plus difficilement en mesure de compléter ce qui n'est pas fait en classe. La LEO propose un système plus perméable et plus souple qu'actuellement pour le secondaire. Le passage de trois à deux filières (générale et pré-gymnasiale) et l'enseignement à niveaux dans trois branches (français, maths et allemand) en

voie générale sont moins stigmatisants et plus adaptés à chaque élève (un enfant peut être bon dans une branche et moins dans une autre). Plusieurs passerelles existeront entre les voies et les niveaux. Finalement, le meilleur statut des enseignant-e-s du primaire représente un autre point de satisfaction. Ainsi nous sommes convaincus que le statu quo n'est pas défendable. Partant du principe qu'il ne faut pas passer à côté d'une occasion de faire un pas, même modeste, vers une école moins sélective, nous appelons à voter OUI à la LEO.

Julien Eggenberger, enseignant,
président SSP – région Vaud