

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 103 (1977)
Heft: 15/16

Sonstiges

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: 30.03.2025

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

Editorial

Quel avenir pour les transports en commun ?

Le développement foudroyant de l'automobile privée entre la fin du dernier conflit mondial et les années 60 a rejeté à l'arrière-plan des préoccupations le développement harmonieux des transports en commun.

Deux éléments d'importance sont venus corriger cette hiérarchie : le contrôle exercé sur le prix du pétrole par les pays propriétaires du sol où il est exploité et l'avènement de la protection de l'environnement au rang de postulat politique majeur.

Quelques faits et chiffres illustrent le rôle que devraient jouer à l'avenir les transports en commun :

1. Depuis l'exploitation des gisements de pétrole, le volume des nouvelles réserves découvertes chaque année était supérieur à la consommation annuelle mondiale, c'est-à-dire que pour chaque litre consommé, on trouvait plus d'un litre quelque part dans le monde, donc on reculait la date d'épuisement des réserves, cela malgré la constante augmentation de la consommation. Cette situation enviable a trouvé une fin : la consommation mondiale a atteint le rythme de découverte de nouvelles réserves et l'on estime qu'elle arrivera au double de cette dernière dans la prochaine décennie. C'est dire que l'épuisement des réserves est désormais une probabilité tangible. Et qui plus est, les coûts d'exploitation des gisements ne feront que croître, à la mesure des difficultés d'extraction. Cela facilite certes la décision d'exploiter des gisements aujourd'hui considérés comme non rentables mais ne fait évidemment pas l'affaire des pays non producteurs.
2. Nous l'avons vu, le prix « technique » du pétrole augmentera inéluctablement ; à cette hausse s'ajoutent les prélèvements des pays producteurs, dont l'or noir représente la seule arme face aux partenaires économiques et politiques. Leurs porte-parole estiment que le prix du pétrole pourrait doubler en sept ans ; il est vraisemblable que ce chiffre ne tient pas compte de l'évolution des coûts d'exploitation.
3. En ce qui concerne notre pays, le pétrole représente environ 80 % de l'approvisionnement énergétique. Parmi les autres sources, le gaz naturel, l'uranium ou le charbon contribuent à accroître notre dépendance à l'égard de l'étranger.
4. La part des transports dans la consommation du pétrole peut être évaluée à un tiers environ (France 31 %, USA 53 %, par exemple). Si l'on considère plus spécifiquement le transport de personnes, il est intéressant de relever les rapports entre la consommation spécifique (par km/voyageur) des divers véhicules, pour des coefficients d'occupation moyens réels :

Chemin de fer	1
Autobus	1.1
Autocar	1.25
Automobile	1.9-3.8
Avion de ligne	5.1-7.1

Remarquons en outre qu'une utilisation accrue de 20 % n'augmente la consommation d'énergie des transports publics que de 5 % environ.

5. En Suisse, une part importante des transports en commun utilise la traction électrique, approvisionnée en majorité par des usines hydro-électriques.
6. Pour le reste, les autobus à moteur diesel sont caractérisés non seulement par une faible consommation spécifique, mais par des nuisances réduites.

Au-delà des considérations énergétiques et économiques, il ne fait aucun doute que les transports publics permettent de ménager le mieux l'environnement, que ce soit par les emprises qu'ils nécessitent ou par leurs émissions de bruit et de substances nocives.

On le voit, la froide raison aussi bien que les postulats écologiques devraient conduire à une réduction massive du transport individuel au bénéfice des transports publics.

Ce serait oublier des facteurs pas toujours mesurables, mais bien réels, tels que l'indépendance (relative par ailleurs) que procure la voiture privée et les conséquences de sa généralisation sur l'habitat, par exemple.

A court et moyen terme, il n'est guère possible d'envisager un recul important de la locomotion individuelle. L'expérience montre que l'automobiliste résiste fort bien à tout ce qui pourrait être considéré comme des facteurs de dissuasion : augmentation du prix du carburant et des taxes, limitation de vitesse et de parcage, encombrement croissant des routes et des agglomérations, etc. Il n'est probablement aucun objet pour lequel l'homme soit prêt à consentir à autant de sacrifices et dont il accepte autant d'inconvénients. Notons en passant la vulnérabilité à la démagogie que comporte cette surprenante disposition d'esprit.

La primauté du trafic automobile a conduit à renoncer — ou à imposer la renonciation — à des agréments patents. Observons par exemple dans nos villes ces immeubles dotés de magnifiques balcons : on imagine ou se rappelle les belles soirées passées à y prendre les repas ou à s'y détendre. Ce sont aujourd'hui des investissements parfaitement inutiles, le bruit et les gaz des automobiles y empêchant toute détente, sans qu'une contrepartie soit évidente...

Au-delà du simple agrément, on ne peut ignorer le fait que les transports publics, quels qu'ils soient, offrent un degré de sécurité bien supérieur au trafic motorisé individuel. Ce dernier ne constitue pas seulement un danger pour ses participants, mais pour tous les usagers de la voie publique. Il est particulièrement douloureux de constater que les personnes en soi les plus vulnérables, c'est-à-dire les enfants et les vieillards, forment une part importante des victimes de la route ; cela montre que, même dans notre société éprise de sécurité matérielle et sociale, cette catégorie d'usagers ne bénéficie pas de la protection que justifierait sa vulnérabilité. Cet aspect a été mieux compris outre-Atlantique, par exemple en ce qui concerne les écoliers, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des bus de transport d'enfants.

Il est hors de doute que la construction du réseau des routes nationales, qui plaît au citoyen dans la mesure où il en est l'utilisateur, est une source de conflits dans le cadre de l'aménagement d'un territoire non extensible, par ailleurs également sollicité. Contrairement à ce que l'on voudrait

faire croire, ce réseau n'est pas la réalisation de rêves technocratiques, mais la réponse à des besoins formulés par les usagers eux-mêmes. Conséquence du développement du trafic individuel, il contribue (ou devrait contribuer) à le faciliter. Il constitue donc une concurrence pour les transports publics. A deux titres, du reste, puisqu'il attire un trafic indésirable : les transports routiers lourds, auxquels est offerte une infrastructure magnifique, en dessous de son coût effectif. Cette distorsion est donc préjudiciable au système de transports publics voulus et financés par la collectivité.

On le voit, cet être insaisissable qu'est le citoyen moyen ne s'embarrasse guère de schizophrénie, en investissant une fraction importante de son revenu pour l'achat et l'exploitation d'une automobile, tout en signant à tour de bras initiative et référendum contre les conséquences de sa fièvre locomotrice. La tâche des autorités n'en est évidemment pas facilitée.

Les responsables de notre société — aussi bien les autorités que les spécialistes — ont pour tâche d'assurer à nos successeurs des structures adaptées aux conditions de demain. C'est dire que leurs préoccupations se heurtent souvent à celles de nombre de leurs administrés ou contemporains.

Le fait qu'il ne soit aujourd'hui guère possible d'envisager une répression à l'égard du transport individuel ne doit pas conduire à la résignation. Le premier but doit être de maintenir une infrastructure de transports en commun apte à répondre aux besoins futurs. Il est évident que la réalisation de ce postulat oblige à voir au-delà des considérations

économiques immédiates : aux tentantes économies que permettrait le démantèlement d'un système de transport public déficitaire doit être opposée son adéquation aux contraintes d'ordre beaucoup plus général que nous avons évoquées ou chiffrées plus haut.

La nécessité d'une meilleure gestion des sources d'énergie n'est aujourd'hui plus contestée. Au moment où la législation commence à tenir compte de cet élément dans certains domaines, on ne saurait imaginer que la planification des transports n'en fit pas autant. On ose espérer que la commission pour une conception globale des transports répondra à ces exigences en dépit des pressions auxquelles elle peut être soumise. Il est infiniment préférable de voir de tels problèmes résolus dans le cadre d'un consensus entre autorités et spécialistes responsables plutôt que par des initiatives telles que celle demandant douze dimanches par année sans circulation à moteur.

La coercition et la démagogie n'étant pas les instruments d'un Etat démocratique, c'est à l'information qu'il faut recourir pour faire accepter les éléments d'une politique moderne des transports. Il s'en faut encore de beaucoup que ne soit compensée la basse démagogie des organes de presse des associations d'usagers de la route, par exemple. A la notion de compétition entre les moyens de transport doit être substituée celle de complémentarité, les critères d'appréciation n'étant pas uniquement ceux de l'agrément individuel mais également le développement harmonieux et le bien-être durable de la collectivité.

JEAN-PIERRE WEIBEL.

Divers

Contributions à l'histoire ferroviaire de Suisse romande

On constate un très net regain d'intérêt pour l'histoire des chemins de fer, que ce soit d'importance nationale ou régionale. L'anniversaire de compagnies romandes a fourni le prétexte bienvenu à retracer leur histoire par le texte et l'image.

Pour les 75 ans du chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB), la compagnie a édité un livre richement illustré¹, qui présente (en français et en allemand) l'histoire de cette ligne, à la renommée touristique largement établie à travers le monde, ainsi qu'une documentation détaillée de son matériel roulant. A recommander chaudement à tous les amis des célèbres trains bleu et blanc.

Le soixantième anniversaire du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez n'a pas été célébré sous des auspices aussi joyeux que les 75 ans du MOB, puisque c'est le moment qu'a choisi l'Office fédéral des transports pour proposer son ukase condamnant le train rouge si cher aux Genevois (aux Vaudois aussi, bien sûr !). Il s'est néanmoins trouvé un auteur pour tirer des archives l'histoire du Nyon-Saint-Cergue-Morez et pour éditer un ouvrage extrêmement bien documenté pour le relater². Sa lecture, absolument passionnante, est indispensable à qui veut savoir ce que

représente la ligne menacée par les experts en chambre de Berne. Ici également, l'illustration abondante complète de façon parfaite la matière fournie par le texte.

Un troisième ouvrage récent offre un caractère plus nostalgique, puisqu'il illustre les réseaux de tramway, tous deux disparus, de Bienne et de La Chaux-de-Fonds³. L'illustration prend ici le pas sur le texte et ressuscite fort bien l'ambiance d'une époque révolue. Ce livre n'intéressera pas seulement l'amateur de tramway, mais aussi le Biennois ou le Chaux-de-Fonnier désireux de savoir ou de se rappeler de quoi sa ville avait l'air naguère. Un aperçu des réseaux actuels de trolleybus et d'autobus complète ce coup d'œil sur le passé.

¹ 75 ans MOB. — Un vol. 21,5 × 30 cm, 180 pages, plus de 200 illustrations, Montreux 1976, relié. Prix : Fr. 29.—

² Le chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez, par MICHEL-R. RUBIN. — Un vol. 21 × 20,5 cm, 234 pages, 292 illustrations, édité par l'auteur, Etoy 1976, broché. Prix : Fr. 37.50.

³ La Chaux-de-Fonds et Bienne en tram, par S. JACOBI. — Un vol. 18 × 24 cm, 96 pages, 180 photos, édité chez l'auteur, Neuchâtel 1977, broché. Prix : Fr. 24.— (au CCP 20-9212, S. Jacobi, Neuchâtel).