

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1189

Artikel: Avenir du trafic régional : laissez passer les directs!
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009636>

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>

Laissez passer les directs !

(pi) Les CFF semblent décidés à empoigner le problème du trafic régional et c'est tant mieux. Mais on ne peut s'empêcher, après coup, de relever les effets coûteux d'une mauvaise planification et d'une gestion centralisée.

Depuis 1983, l'offre a augmenté de 39% et les indemnités de la Confédération de 30%, passant de 559 à 725 millions de francs. Mais cette amélioration de l'offre s'est faite sans étude de marché préalable et selon des critères définis par la direction générale, presque uniformément appliqués sur le terrain sans tenir compte des situations locales. Enfin, une absence de collaboration et d'approche régionale a provoqué des disparités choquantes, selon que la desserte est assurée par les CFF ou par une compagnie dite privée, mais financée par les collectivités locales.

On opère donc un retour en arrière pour offrir des prestations censées mieux correspondre aux besoins des usagers: les trains supprimés étaient presque vides et il est des cas où la qualité de desserte est meilleure par bus que par rail. L'époque est favorable aux resserrements et aux économies et les protestations se font discrètes. Comment sérieusement s'émouvoir de la disparition d'un train

emmenant moins de quinze voyageurs ? Mais il y a des non-dit dans la politique des CFF et celle-ci n'est pas seulement dictée par le taux de rentabilité interne des lignes concernées.

Le trafic régional est gênant parce qu'il occupe les lignes et empêche la circulation optimale des trains rapides. Il faut ainsi 37 minutes à un train régional pour faire le trajet Fribourg-Berne, mais seulement 22 minutes pour un direct. Chaque fois

qu'un régional quitte Berne, les rails sont donc inutilisables pour un convoi plus rapide pendant plus d'un quart d'heure. Et plus la différence de vitesse entre les trains va s'accroître, plus cette limitation de la capacité des lignes sera coûteuse. Et plus le trafic régional sera rejeté sur la route. C'est d'ailleurs bien dans cette optique qu'il faut comprendre la suppression de quelques gares peu fréquentées ou la diminution de leur desserte: on cherche à restreindre les différences de vitesse sur un même parcours. Mais

cet objectif est contradictoire avec le principe de base du trafic régional qui veut que l'on prenne en charge les voyageurs le plus près possible de leur domicile.

Le même problème se pose entre Lausanne et Genève où le programme Rail 2000 allégé ne prévoit plus une troisième voie sur l'entier du trajet séparant les deux villes lémaniques. La capacité de la ligne sera donc augmentée à moindre frais en transférant une partie du trafic régional sur la route.

Un arbitrage intelligent entre les besoins des différents types de trafic ne pourra se faire que sur la base d'une meilleure transparence financière et en dissociant les organes de décision concernant la gestion de l'infrastructure fixe (les voies et leur utilisation) et celle des prestations à la clientèle (les trains et leur horaire). Ainsi l'organisme gérant les rails devrait se limiter à vendre des minutes d'utilisation; le passage d'un régional reviendrait naturellement plus cher que le passage d'un direct, en rapport avec le temps effectif d'utilisation des voies... Aux «acheteurs» ensuite — collectivités locales, entreprises de transport — de choisir le mode de desserte le plus avantageux et le mieux approprié aux besoins de la clientèle. Une manière de garantir une utilisation optimale du réseau.

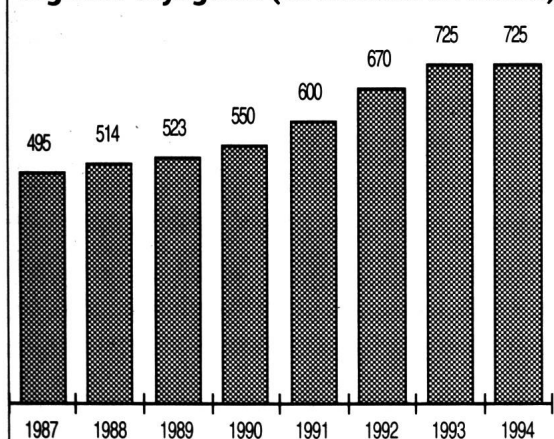
Un pas dans ce sens va être fait sur la ligne du Bodan: un appel d'offres a été lancé pour la desserte régionale entre Schaffhouse et Romanshorn. Les CFF se trouvent en concurrence avec le Mittel Thurgau Bahn et c'est l'Office fédéral des transports (OFT) qui opérera le choix final. Une procédure que l'on souhaiterait voir largement étendue:

- à l'ensemble du trafic régional et en ne limitant pas les offres au domaine ferroviaire pour commencer. Une prédétermination du mode de transport empêche l'émergence de solutions originales qui commencent à se mettre en place sous l'impulsion de compagnies privées (taxis collectifs, desserte par zone plutôt que par ligne, etc).

- en abaissant le niveau de décision de l'OFT aux collectivités locales; celles-ci devraient également acquérir une responsabilité financière, après avoir opéré une redistribution des fonds à disposition pour le trafic régional.

L'introduction de concurrence et une plus grande transparence financière devraient provoquer une réorientation de l'offre en fonction des besoins réels et l'émergence de solutions originales là où les solutions classiques ne sont plus adaptées. ■

Evolution des indemnités de la Confédération aux CFF pour le trafic régional voyageurs (en millions de francs)



Source: CFF