

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 121 (1995)
Heft: 17

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.02.2026

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

L'Office fédéral des transports persiste et signe

Par Jean-Pierre Weibel,
réacteur en chef

Rappelons-nous: c'était en janvier 1977. Lors d'une émission de la Télévision romande, le sous-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), évoquait l'obligation légale, pour son service, de proposer la suppression des lignes ferroviaires non rentables et leur remplacement par un service routier¹. La ligne Nyon-St. Cergue-Morez figurait parmi ses cibles prioritaires, étant admis que l'on pouvait tolérer de graves perturbations routières cinq jours par an, du fait de l'incapacité des futurs bus à absorber de grandes affluences. Au vu du développement du trafic voyageurs – pendulaires et touristes – sur cette ligne, modernisée contre l'avis de l'OFT, le lecteur pourra juger si le chaos routier se serait limité à cinq jours par an au cas où le chemin de fer aurait disparu². C'est dans la même semaine de janvier 1977 que le conseiller fédéral Willi Ritschard réunissait les responsables des gouvernements cantonaux pour discuter des moyens d'économiser l'énergie: rapprochement sans pitié...

Aujourd'hui, l'OFT a un autre vice-directeur, tout aussi fermé à une approche globale des problèmes des transports (voir citations). Seule différence: alors que son prédécesseur de 1977 était juriste, lui est licencié en sciences économiques. A Berne, on continue de prôner la suppression de lignes ferroviaires présentant une faible couverture des coûts, sans se demander comment remédier, ne fût-ce que partiellement, par d'autres mesures à cette disparité.

Ce qui a changé depuis 1977, c'est l'apparition d'une conscience écologique, qui a conduit à la création de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et des paysages. On aurait donc pu penser que l'aspect strictement économique n'était plus le seul dont puisse s'inspirer les oracles de l'OFT. Oh, que nenni! Même l'exemple du N-St.C-M cité plus haut, démontrant que la qualité de l'offre autant que sa quantité suscite la demande, ne saurait troubler un distingué économiste. On en conclut que les problèmes routiers – impact sur l'environnement, embouteillages, coûts indirects (p. ex. infrastructure routière) – ne figurent pas dans le champ des réflexions de l'OFT. Soyons clairs: il ne peut être question d'offrir un oreiller de paresse aux compagnies de chemin de fer, quels que soient l'immobilisme et le laxisme de leur gestion. Certaines ont encore un long chemin à parcourir sur la voie de la rationalisation. Les collectivités publiques dont elles dépendent n'ont pas toujours exercé leur tutelle avec la rigueur voulue. Diriger et gérer un chemin de fer n'est pas l'aboutissement d'un parcours politique, mais un défi exigeant, à relever au quotidien.

La loi évoquée par l'OFT en 1977 est-elle toujours en vigueur? Cela prouve que personne, à Berne, n'a eu l'idée de se demander si elle devait être amendée en tenant compte de ce nous avons appris depuis lors. Cela aurait évité de se moquer du citoyen en lui demandant de restreindre la consommation de carburant du trafic individuel au bénéfice des poids lourds. Cela aurait pu conduire à constater que le coût supplémentaire du rail est parfois le prix à payer pour une meilleure qualité de vie, et – qui sait? – à appliquer ici aussi l'esprit d'innovation. L'alternative entre la tradition et la disparition n'est pas la seule façon d'appréhender l'avenir du trafic ferré régional.

«Pouvons-nous encore nous payer la distribution fine des marchandises par le rail? La pression de la concurrence du transport routier, plus souple, est énorme.»

«Nous ne pouvons tout simplement plus nous permettre d'offrir un service de luxe pour quelques voyageurs par jour.»

Hans Ulrich Berger, vice-directeur OFT,
lors du centenaire du chemin de fer
Huttwil-Willisau

¹ «L'Office fédéral des transports: un bastion contre les assauts de ce temps?», *Bulletin technique de la Suisse romande* N° 3 du 3 février 1977.

² Notons en passant que la gestion du N-St.C-M fait figure de modèle au-delà de nos frontières.