

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 957

Artikel: CFF: Suppression de lignes régionales : le prix du réseau
Autor: Longchamp, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1011096>

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: 30.01.2026

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

Le prix du réseau

(jl) Le conseil d'administration des CFF s'est prononcé, jeudi dernier, sur divers projets visant la diminution du déficit de la grande régie. Evidemment, dans la logique économique habituelle à courte vue, il prévoit, entre autres mesures, la suppression du trafic régional sur certaines lignes. Or, dans ce cas, appliquer la seule logique de l'économie d'entreprise est une erreur grave.

Toute desserte ferroviaire d'un espace répond d'abord à la logique du réseau: chaque point de l'ensemble est solidaire de tous les autres. On le sait, en matière ferroviaire, le réseau n'est pas constitué seulement par les infrastructures. La fréquence des dessertes, les liaisons directes et les correspondances en sont aussi les éléments constitutifs. Il s'ensuit que n'importe quelle diminution de prestation sur un point quelconque du réseau est un appauvrissement pour le réseau entier. Le titulaire d'abonnement général zurichois voit ses possibilités réduites au moment où les trains régionaux cessent de desservir un tronçon de ligne à l'autre bout du pays.

Supprimez les voiliers !

Qui accepterait qu'on coupe le raccordement téléphonique d'une habitation isolée sous prétexte que l'appareil n'est pas utilisé assez souvent pour assurer sa rentabilité? Et pourtant cette absence de

rentabilité est bien réelle. A l'évidence, la desserte ferroviaire du territoire est un problème d'économie générale. Les coûts et les bénéfices sociaux non monnayables sont à prendre en compte. Dans cette optique de l'économie globale, l'argument de la rentabilité est très relatif: l'instrument de production du tourisme suisse fonctionne avec un taux d'utilisation global de 20% (selon Jost Krippendorf, *Là-haut sur la montagne*). Or on n'a jamais entendu dire qu'on allait détruire tel quartier de résidences secondaires parce que, pendant 365 jours par an avec un taux d'occupation ridicule bas, elles stérilisent une partie du paysage qui, comme chacun le sait, est la matière première du tourisme. Qui a parlé de débarrasser nos ports de tous les voiliers qui les encombrent tout au long de l'année pour quelques sorties estivales? En terme d'économie globale sont-ils rentables? Et l'agriculture suisse est-elle rentable? Comment donc peut-on appliquer à un service public chargé d'assurer l'accès-

bilité à l'ensemble du territoire des critères de rentabilité qu'on se refuse à appliquer ailleurs?

Le désert du Pays de Gex

Bien qu'on y rencontre déjà quelques gares fossiles (Grange-Lens, Chalais et Saint-Léonard, par exemple, en Suisse romande), la Suisse fait encore partie de ces très rares pays où l'on peut garder une assez bonne mobilité sur l'ensemble du territoire sans être obligé d'utiliser une voiture. Tous ceux qui ont utilisé les transports publics dans la forêt bavaroise, le Schleswig-Holstein, le Massif Central ou... le Pays de Gex comprennent ce que l'inaccessibilité par les transports publics veut dire. Il est possible en effet à chacun de constater que des pans entiers de l'Europe ne peuvent plus être atteints sans voiture.

Qu'on le veuille ou non, la suppression d'une desserte locale équivaut à contraindre les habitants de cet endroit à recourir à la voiture pour leurs déplacements; de même, elle rend la localité inaccessible par chemin de fer pour tous les autres usagers du rail.

Qu'on ne vienne pas dire que les lignes régionales seront remplacées par des services de bus! Si, parfois, la desserte par bus permet de passer au centre des villages et d'avoir des itinéraires plus souples, dans les faits, ces maigres avantages sont anéantis par une série d'inconvénients: fréquence plus basse, service plus réduit encore en soirée et le dimanche, pas de transport de bicyclettes, difficultés pour les groupes, fermeture des gares, etc...

Une question de volonté

(pl) Moins de personnel dans les trains, suppression de la vente des titres de transport dans certaines gares font partie de ce que l'on appelle «rationalisation». Solutions inconséquentes: s'il n'est plus possible d'acheter son billet à la gare et que les contrôleurs n'en vendent point, comment faites-vous pour vous rendre, au départ d'une station non desservie, dans une localité ne figurant pas dans les destinations prévues sur l'automate? Acheter son billet à la prochaine gare de correspondance? Encore faut-il en avoir le temps.

Avant de supprimer la desserte d'une gare, les CFF pourraient plancher, cas par cas, sur une utilisation plus rationnelle de leurs locaux et de leur person-

nel: le bureau de la gare pourrait devenir celui de la commune, de la poste, agence de voyage, secrétariat d'association, etc. Un contrat pourrait porter sur les heures obligatoires d'ouverture et sur le personnel, qui suivrait une formation pour la vente de titres de transport. Il pourrait ainsi continuer à assurer une desserte tout en étant occupé à d'autres tâches.

Les CFF pourraient également envisager la décentralisation de certaines tâches et créer de petites unités dans des gares qu'ils destinent à ne plus être desservies. La personne chargée de l'administration pourrait également s'occuper de vendre billets et abonnements...

Les solutions conviviales existent.

Les maillons faibles sont utiles

Dans un réseau, il y a forcément des maillons faibles. Où se situe la barre qui permet de dire que tel maillon est trop faible? Il n'y a pas de critère objectif. Aujourd'hui c'est le Crêt-du-Locle, Vouvry et le Bouveret qui sont menacés; mais demain ce seront les lignes de la Broye et d'Yverdon à Fribourg, puis celle de Vallorbe en attendant la mort des gares de Concise, Bonvillars, Grandson, etc. On trouvera toujours une ligne moins fréquentée que l'on pourra accuser de contribuer au déficit. Le critère utilisé réellement risque bien d'être

la moindre résistance politique de la population locale.

Au moment de la votation sur Rail 2000, on avait demandé au citoyen de ratifier le choix des autorités car il garantissait une desserte optimale à toutes les régions de la Suisse.

Nous ne sommes pas opposé à une rationalisation de l'entreprise et à une meilleure utilisation des deniers publics. Mais supprimer des trains régionaux est une solution de facilité. Les ingénieurs aiment mieux plancher sur des tracés à grande vitesse que sur les moyens efficaces de remplir ces convois régionaux. Et si les citoyens répliquaient: pas un mètre de ces nouvelles lignes si vous nous supprimez des dessertes?

Se creuser les ménings

La seule question que devraient se poser les CFF est celle-ci: comment faire pour que beaucoup plus d'habitants de cette localité choisissent le chemin de fer pour se déplacer?

Et dans ce domaine, nos chemins de fer sont singulièrement en panne d'imagination: nouveau matériel léger, desserte différente, approche réelle de la population locale, responsabilisation des agents quant à la survie du train dans leur région, et; autant de voies qui ont été peu explorées.

Par exemple, on parle de la suppression du trafic ferroviaire entre Monthey et Saint-Gingolph; pourquoi ne pas envisager au contraire un service CFF de première qualité jusqu'à Evian et Thonon?

Un principe intangible devrait régir toute l'action des chemins de fer: le réseau, c'est comme la sécurité, on y touche que pour l'améliorer.

Le mandat des CFF doit stipuler une mission très claire qui pourrait servir de base à toute discussion future: assurer à tous les habitants de notre territoire une mobilité normale pour leurs divers déplacements afin que chacun garde la liberté de se passer de voiture. Si ce n'est pas le but visé, il faut mettre en doute la sincérité des jérémiaades de nos hommes politiques au sujet des méfaits de l'accroissement de la circulation automobile. La suppression de n'importe quelle portion du réseau ferré hypothèque l'avenir. Et chacun le sait, à l'avenir le train! ■

LE PRODUIT ÉCOSOCIAL

Pour ne plus oublier la beauté d'un paysage

(jd) A partir de 1991, la République fédérale allemande calculera non seulement son produit social brut (PSB) mais également son produit écosocial. C'est le président de l'Office fédéral de la statistique qui l'a annoncé récemment. La législation allemande de promotion économique, adoptée en 1967, vise la stabilité des prix, un niveau élevé d'emploi et l'équilibre de la balance commerciale; pas un mot de l'environnement et de l'équilibre écologique. Or il apparaît que les dommages au milieu naturel au cours des dernières décennies ont progressé plus vite que la production de biens et de services. Selon des sources scientifiques, le coût des dépôts écologiques équivaudrait à 10% du PSB. L'établissement du produit écosocial — bilan des émissions et de leur coût, évaluation de la moins-value de la qualité de l'environnement — doit permettre d'affiner la connaissance des effets écologiques de la croissance et fournir des

références nouvelles pour la conduite de la politique économique.

Bien que le taux de chômage s'élève à 8%, les syndicats allemands sont favorables à faire de l'équilibre écologique l'un des objectifs de la politique économique. Les organisations patronales et les experts économiques du gouvernement continuent par contre de donner la priorité à la croissance, seule à même de financer les coûts de la protection de l'environnement. Mais cette course-poursuite n'a guère de sens: on ne peut justifier un développement économique qui engendre des nuisances pour financer l'élimination de ces nuisances. Seule une conception nouvelle de la croissance permet de briser ce cercle vicieux, une croissance basée sur l'utilisation minimale des ressources naturelles non renouvelables et qui permet de diminuer la charge sur l'environnement. ■

(Information tirée du *Tages Anzeiger*, du 16 mai 1989)

RÉVISION DE LA CONSTITUTION BERNOISE

Calendrier respecté

(cfp) Nouvelle étape dans la révision de la constitution bernoise, avec la publication d'un volumineux rapport sur la procédure de consultation organisée l'année dernière. Ce ne sont pas moins de 45 partis (ou sections de partis), 17 organisations économiques, 77 groupes et associations, 18 communes ou églises, 11 institutions cantonales, 17 services cantonaux et 393 particuliers qui ont répondu, ce qui fait un total de 578 réponses et de 11'990 propositions. Précisons que 35'000 exemplaires du projet de constitution avaient été distribués, d'office ou sur requête. Sur les 578 réponses, 39 étaient rédigées en français, ce qui en représente le 6,7% et correspond à la proportion de francophones habitant le canton. Il y avait même une réponse en italien émanant de la *Communita italofona*, reproduite dans sa langue d'origine dans le rapport, ce qui est une innova-

tion à Berne et correspond à l'avis d'un participant qui envisage un statut linguistique particulier pour la capitale fédérale.

Le rapport est très complet; il donne des indications permettant de faire le point sur les différents articles à l'origine d'une remarque et propose également une analyse statistique des avis exprimés sur les 139 articles du projet officiel du professeur Zaugg. Les deux projets rédigés par la Liste libre et par un juriste d'Ostermundigen sont également reproduits dans ce document.

Une commission va maintenant être chargée de l'examen de ce rapport. Elle aura le choix entre aller de l'avant ou suivre l'avis de certains milieux bourgeois opposés à une révision.

Les plus optimistes espèrent bien remplacer la charte cantonale du XIX^e siècle par un texte pour le XXI^e.