Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1128

Artikel: Trafic régional : laissez passer l'IC
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011569

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: 09.12.2025

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

TRAFIC RÉGIONAL

Laissez passer l'IC

Même les trains régionaux les mieux fréquentés risquent de disparaître: ils coûtent cher et surchargent les lignes où des trains plus rapides pourraient circuler.

(*pi*) Samedi dernier, des trains régionaux ont circulé pour la dernière fois sur quelques lignes: entre Travers et Pontarlier, mais aussi entre Laufon et Delémont, et de Frick à Brugg. On sait par ailleurs que d'autres tronçons sont menacés (Monthey – Saint-Gingolph pour ce qui concerne la Suisse romande) alors qu'un transfert du rail à la route a déjà eu lieu l'année dernière sur deux lignes alémaniques.
Deux raisons au moins, bien distinctes, peuvent être à l'origine des suppressions de desserte ferroviaire.

Coûts et capacités

La première est purement économique et résulte d'un simple constat: la quantité de voyageurs transportés et les recettes qu'ils procurent sont insuffisantes. Si l'on recherchait une rentabilité, ce sont presque toutes les lignes régionales du pays qui seraient supprimées. Tout dépend donc du seuil de rentabilité au-dessous duquel les CFF refusent de descendre. La suppression du trafic ferroviaire entre Travers et Pontarlier est la conséquence de cette analyse: selon une étude effectuée en 1990/1991 et publiée il y a une année, la différence entre les recettes et les coûts marginaux de la ligne laissait apparaître un déficit d'environ 1,5 million par année, le taux de couverture des frais étant de 43% et le degré d'occupation des trains de 11%. Nombre de lignes régionales présentent des résultats pires encore sans être pour autant menacées de disparition. C'est que d'autres critères sont pris en considération: la possibilité effective de mettre en place un service routier de remplacement, la position «stratégique» de la ligne et son utilisation possible comme voie d'évitement en cas d'accident, etc.
La deuxième raison qui peut conduire à supprimer des convois régionaux est la limite de capacité des lignes (c'est ainsi que des bus remplacent le train sur plusieurs lignes de transit pour laisser passer les convois de ferroutage). Il y a dans ce cas conflit entre deux intérêts: celui des grands centres, générateurs d'un important trafic le plus souvent rentable, et celui des régions situées entre eux, utilisatrices des dessertes régionales et coûteuses. Entre Lausanne et Genève par exemple, le trafic régional n'est juste pas rentable alors que les convois directs et intercity dégagent un bénéfice, avec un taux de couverture de 235%... Situation dont la régie a tiré profit pour «surtaxer» ce tronçon, ainsi que d'autres où l'offre de prestations est jugée de très bonne qualité (*lire l'encadré*). Mais les CFF ont sur la plupart de ces lignes des problèmes de capacité à cause de la circulation de trains régionaux et lents qui occupent de larges sillons horaires. On pourrait en effet théoriquement faire circuler une quinzaine de trains par heure — voire davantage avec des systèmes de sécurité plus modernes — entre les deux cités lémaniques, pour autant qu'ils roulent tous à la même vitesse. Un seul train régional par heure qui, comme c'est le cas actuellement, parcourt l'entier du trajet en se faisant dépasser en cours de route par un direct fait chuter cette capacité à cinq convois seulement toutes les soixante minutes. De plus la réalisation d'une cadence semi-horaire ou à vingt minutes est impossible dans ces conditions. L'augmentation de capacité souhaitée entre Lausanne et Genève peut donc se faire soit par la construction d'une troisième voie, ce qui permettrait de séparer les trafics lents et rapides, soit par l'abandon du trafic régional. La remise en question du programme Rail 2000 et de la troisième voie lémanique qui y était prévue risque donc bien à terme d'avoir des répercussions sur le trafic régional.

Politique du désordre

Quelle que soit la raison qui est à l'origine du passage du rail à la route, il n'en reste pas moins que ni les CFF ni l'Office fédéral des transports ne se sont distingués dans la gestion de ces dossiers: concertation et consultations locales lacunaires, absence de vue d'ensemble, décisions prises sur la base de chiffres contestables. On s'étonne aussi du calendrier retenu: les premières suppressions de desserte ont lieu alors qu'une

Kilomètres élastiques

Depuis le 1er mai, la distance qui sépare les gares de Lausanne et Genève s'est allongée de 4 kilomètres; à la même date, Bâle s'éloignait de Zurich, la distance entre les deux cités passant de 88 à 100 kilomètres. Et il en allait de même pour huit autres tronçons du réseau CFF. Ce changement n'est pas dû à l'adjonction de courbes supplémentaires, mais à une simple décision administrative: il s'agit de kilomètres tarifaires qui ne correspondent donc plus à la réalité topographique. Cette mesure touche uniquement les relations très demandées bénéficiant d'une offre de bonne qualité et provoque une augmentation du prix de l'ordre de 2 à 12% pour les trajets concernés.
La technique n'est pas nouvelle et s'appliquait déjà à de nouvelles lignes (il y a 16 kilomètres tarifaires de Genève à Genève-Aéroport) ou sur des trajets touristiques. Mais sa généralisation à l'ensemble des trajets les plus rentables et les plus performants montre bien le nouvel état d'esprit des CFF, qui abandonnent la notion de service public pour tout ce qui n'est pas subventionné et appliquent une gestion de plus en plus commerciale du «produit train».
C'est fort bien, mais...
Payer plus cher pour des prestations de meilleure qualité, personne n'ose vraiment le contester par les temps qui courent. Encore faut-il que cette qualité soit constante et garantie. De Lausanne à Genève par exemple, il ne circule qu'un train intercity par heure, confortable et climatisé. Les deux autres convois sont des directs dont les voitures n'offrent parfois qu'un confort tout relatif. Mais le nouveau tarif s'applique indistinctement à l'un et aux autres... Et en cas de retard, ce qui n'est pas exceptionnel, il y a incontestablement baisse de la qualité... mais pas du prix. Tout cela ressemble fort à un marché de dupes entre un client captif qui n'a que le choix de la qualité qu'on lui offre et une régie qui se passionne pour les lois du marché qu'elle découvre avec émerveillement.

étude générale sur le trafic régional est en cours dont les résultats devraient justement permettre la recherche des meilleures solutions, en tenant compte aussi bien de l'infrastructure existante que d'une meilleure collaboration possible entre le train et le bus.
Cette politique du désordre est aussi la conséquence d'une absence de mandat clair de la part de la Confédération qui indemnise les CFF pour assurer une desserte régionale et qui prend en charge leur déficit; les décisions se prennent entre les CFF et l'Office fédéral des transports en l'absence de directives émanant du niveau politique. Il ne s'agit certes pas pour le Conseil fédéral de se prononcer sur le sort de chacune des lignes régionales, mais bien de définir une série de conditions et d'exigences concernant la desserte des zones périphériques par les transports publics, qu'il s'agisse du bus ou du train.
Dans ces conditions, on ne peut en vouloir aux CFF de chercher à améliorer leur situation financière pour répondre aux demandes des autorités, plus rapides à formuler ce genre d'exigences qu'à en assumer ensuite les conséquences concrètes sur le terrain.
Pas étonnant non plus de ne voir les cantons agir qu'au moment de protester contre telle ou telle fermeture de ligne: ce ne sont pas eux qui paient pour les dessertes dont ils profitent, mais ils devraient passer à la caisse s'ils voulaient voir maintenues celles que les CFF ont décidé de supprimer.

Une nouvelle tâche cantonale ?

Il est décidément grand temps de redéfinir les tâches en fonction des niveaux politiques: si les CFF doivent rester une entreprise nationale, ils devraient se limiter à l'exploitation du trafic à moyenne et grande distance; aux cantons de définir et de financer leurs besoins en trafic régional. Il leur reviendrait logiquement de choisir le moyen le plus approprié de les satisfaire, en commandant des prestations aux entreprises de transports, qu'il s'agisse des CFF, des PTT ou de compagnies privées. La Confédération se contenterait de participer financièrement, comme elle le fait aujourd'hui. Elle veillerait à gommer les inégalités entre régions selon qu'elles sont desservies par une régie fédérale ou par une compagnie privée et elle mettrait au point une clé de répartition tenant compte de la population et du coût de ses déplacements à cause des situations géographiques particulières à chaque canton. ■

RECONVERSION

Les militaires sont désarmés pour changer d'emploi

Pas facile de passer de la fabrication des canons à celle des tracteurs...

(*jg*) La reconversion des emplois militaires est un sujet fort à la mode chez les économistes depuis la fin de la guerre froide. Le dernier témoignage en est le petit et fort intéressant ouvrage consacré au cas suisse et publié par Peter Hug et Ruedi Meier. Cette étude a un grand avantage: elle est faite avec sérieux et ses auteurs ne peuvent être taxés d'antimilitaristes primaires. Elle a un gros défaut: elle est faite avec sérieux et, à force de manier des concepts macro-économiques, elle finit par passer à côté de la réalité des organisations et de la vie des hommes (il y a peu de femmes dans ces milieux...)
Les salariés de la chose militaire peuvent être répartis en trois catégories. Tout d'abord les fonctionnaires et les soldats professionnels. L'ouvrage de Hug et Meier nous apprend qu'ils sont 15 740 en Suisse, soit 39% des emplois liés à l'armée. Toutes les études faites à l'étranger, et surtout aux États-Unis, montrent que la reconversion des professionnels de rang modeste est très difficile. L'armée est un univers très sécurisant avec quelques valeurs simples partagées par tous. Les régles du jeu sont claires, elles changent peu.
L'individu est fortement pris en charge. Certes en Suisse, le militaire de carrière, l'instructeur, est immergé dans la vie civile, il ne vit pas sur une autre planète comme le troufion américain dans son *fort*, véritable ville disposant de tous les services imaginables, ou comme le soldat français isolé dans une ville de garnison vivant de et pour l'armée. Néanmoins, quitter l'uniforme, retrouver une société ouverte avec ses ambiguïtés, ses fluctuations, ses incertitudes est une situation qui génère de l'instabilité et des troubles nombreux. Les suicides sont toujours très importants chez les anciens militaires.
Ensuite, nous mentionnerons les employés des usines fédérales d'armement: 4980 en Suisse, 12% des emplois dépendant de la manne du DMF. Il s'agit d'usines de poudre et de munitions, des ateliers de Thoune et de la fabrique d'avions d'Emmen. A l'exception de ces deux dernières, ces entreprises sont spécialisées dans des productions de bas niveau technologique. Elles ont toutes un marché captif: la Confédération, des spécialités limitées et aucun produit «civil» à leur assortiment. Tous les Bâlois le savent: les usines de produits chimiques de base (ce que sont les fabriques de munitions) n'ont aucun avenir en Suisse et il n'est pas très aisé de transformer une poudrière en centre de biotechnologie.
Enfin, les 19 770 emplois restants sont ceux du secteur privé. Les principales entreprises sont Oerlikon-Contraves (du groupe Bührle), SIG et Mowag. L'expérience montre qu'il est très difficile de reconvertir des usines d'armement haut de gamme, fabriquant des productions à forte valeur technologique. L'exemple de Bührle est patent.
Tout d'abord, dans ces entreprises, le coût est un élément dont personne ne s'est jamais préoccupé. Plus c'est cher, plus c'est beau, et le Parlement vote (votait ?) les crédits les yeux fermés et la main sur le cœur. Produire pour un marché est une notion inconnue. Ensuite il s'agit d'obtenir la meilleure qualité possible et là aussi, à n'importe quel prix, c'est le cas de le dire. Rechercher un équilibre entre le prix et la qualité comme le fait n'importe quelle entreprise «civile» est une notion inconnue. Il ne s'agit pas là d'exagérations, mais de faits corroborés par tous ceux qui ont travaillé dans ce type d'industrie.
La reconversion mentale est presque impossible. Il faut que l'ingénieur ou le technicien change d'entreprise et de milieu pour changer de comportement. Bref, la transformation du secteur militaire n'est pas qu'une affaire macro-économique, il faut aussi prendre en compte les aspects humains et émotionnels.
Construire des tracteurs plutôt que des tanks comme on le voyait dans les films de propagande de l'URSS n'est pas si facile, ou alors il y a toutes les chances pour que le tracteur soit vraiment très, très coûteux. ■

Peter Hug, Ruedi Meier: *La Reconversion*, éditions d'En Bas, Lausanne,1993.