

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 30 (1993)

**Heft:** 1128

**Artikel:** Kilomètres élastiques

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1011570>

### 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:** 29.01.2026

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

# 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 roulement 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 1<sup>er</sup> 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.