

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1267

Artikel: Train : la fréquence augmente les transports
Autor: Guyaz, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025505>

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: 30.04.2026

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

La fréquence augmente les transports

AVANT MAI 93

Entre 17 et 23 trains par jour

540 000 km/train par année

40-42 minutes de Berne à Soleure

4 728 voyageurs de et pour Berne

APRÈS MAI 93

28 trains par jour

580 000 km/train par année

37 minutes de Berne à Soleure

5 642 voyageurs de et pour Berne

SOURCE:

Information sur les transports, no 5796, Litra, Berne

(jg) Une lueur dans la morosité qui entoure les transports en commun. Les transports régionaux Berne-Soleure (RBS) couvrent entièrement leurs frais d'exploitation, y compris l'amortissement de nouvelles rames, depuis qu'ils ont adopté une cadence à la demie-heure en 1993. Ce nouvel horaire ne souffre d'aucune exception. La cadence est maintenue en soirée et en fin de semaine. Une cadence élevée obère de toute manière assez peu les coûts en raison des frais fixes élevés de l'exploitation ferroviaire.

Il vaut la peine de se pencher sur les raisons de cet excellent résultat. Le matériel a été rationalisé. De nouvelles rames ont été acquises. Leur plancher surbaissé les rend plus confortables. Leur vitesse est plus importante: la durée du trajet Berne-Soleure est passée de 42 à 37 minutes. Cette diminution du temps de parcours permet de se contenter de 3 rames pour assurer la rotation. Les contrôleurs ont été supprimés, si bien que l'augmentation de l'offre, avec un accroissement du trafic de 20% par rapport à la situation antérieure, s'est accompagnée d'une diminution du personnel.

Les taux d'occupation ont augmenté de 19% du lundi au vendredi entre 93 et 95 et de 15% en fin de semaine. Les recettes supplémentaires des samedi et dimanche sont d'autant plus importantes qu'il s'agit de voya-

geurs n'ayant généralement pas d'abonnement et payant plein tarif.

Pour le voyageur, une cadence de 30 minutes sur une ligne régionale, y compris en soirée, permet de ne plus se préoccuper vraiment des horaires et de prendre le train pour aller au spectacle ou au cinéma. L'amélioration du trinôme vitesse/cadence/confort est probablement une des clés du succès du Berne-Soleure. Mentionnons que ce modèle n'est pas forcément transposable à tous les trains régionaux. Le RBS relie Berne à une ville de quelque 20 000 habitants à travers une région densément peuplée.

Toutefois la démonstration est faite que la réduction de l'offre, sous prétexte de réduire les coûts, n'est pas la panacée. Les compagnies de transport peuvent diminuer les frais d'exploitation par des mesures internes et par l'acquisition d'un matériel moderne, économique à l'entretien. Le maintien d'une fréquence élevée permettant de ne pas trop se soucier de l'horaire, annule un des principaux avantages du transport individuel, celui de partir à n'importe quel moment.

A l'heure de la remise en cause des lignes régionales des CFF en Suisse romande et du prolongement d'une ligne comme le LEB jusqu'au cœur de Lausanne, les responsables romands ont intérêt à regarder de près ce qui se passe sur Soleure. ■

LOI SUR LE TRAVAIL

La neutralité du Conseil fédéral

(ag) Les milieux économiques mettront le paquet pour faire passer la loi sur le travail. Le comité de soutien est d'importance. Les relais traditionnels sont mobilisés et même les officines de plus bas étage, style Trumpf Buur, recevront de quoi publier leurs annonces populistes. Dans ces circonstances la défection du Conseil fédéral qui ne soutiendra pas (ni ne combattrà) la loi est spectaculaire. Elle fait clairement comprendre que le texte, adopté sans recherche raisonnable de compromis, est celui de la majorité de droite des Chambres.

Une liberté réciproque

Les éditorialistes de droite n'osent (pour l'instant) contre-attaquer frontalement. Ils ironisent sur ce Conseil fédéral retiré sur l'Aventin alors que l'enjeu est vital pour la compétitivité suisse, disent-ils. Ce serait quasiment une violation du devoir constitutionnel du Conseil fédéral «autorité directoriale et exécutive de la Confédération».

En fait, l'originalité du système suisse c'est l'extrême liberté des Chambres à l'égard du pouvoir exécutif, et naturellement du peuple de la démocratie directe à l'égard des Chambres. Contrairement aux régimes à majorité parlementaire, les désaveux successifs n'entraînent pas de crise politique, de démission, de substitution de majorité comme en rêvent certains réformateurs. Mais évidemment cette liberté est réciproque. Un texte qui porte essentiellement la marque des Chambres n'engage pas le Conseil fédéral.

C'est donc le Conseil fédéral qui, en l'occurrence, interprète correctement l'esprit des institutions, n'en déplaise aux éditorialistes bourgeois. La décision est en ce sens beaucoup plus qu'un mouvement de mauvaise humeur. C'est un avertissement et un correctif aux «abus» du pouvoir parlementaire que nul risque de dissolution et de retour devant l'électeur ne retient dans ses coups de force. ■