Transports publics régionaux : des directives floues

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 1018

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020581

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

TRANSPORTS PUBLICS RÉGIONAUX

Des directives floues

(*pi*) Dans notre article sur les dépassements de crédit de Rail 2000 (DP nº 1015), nous réclamions du Conseil fédéral l'adoption d'une convention-cadre réglant avec les cantons concernés les problèmes qui surgissent lors du remplacement d'une desserte ferroviaire par un service routier. Un document qui répond partiellement à ce vœu était adopté par le Département fédéral des transports, de l'énergie et des communications, sans grand bruit peu avant la parution de notre article; il s'agit des *Directives sur l'aménagement du transport régional des voyageurs des Chemins de fer fédéraux.*

Depuis un certain temps, des bus circulent parallèlement à la ligne du Gothard en remplacement de trains régionaux. En l'occurence, il s'agit de décharger les voies pour laisser passer un nombre croissant de trains assurant le transit des marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie. La manière dont a été mise sur pied l'offre de remplacement — le nombre de trains régionaux remplacés par des bus étant appelé à augmenter en juin prochain — laisse penser que l'intérêt des populations locales ne vaut pas grand-chose face aux tonnes de marchandises. Certes, la pesée d'intérêts est vite faite: nous ne pouvons en même temps refuser les normes européennes de poids et d'heures d'ouverture au trafic routier et invoquer la qualité de la desserte de quelques localités secondaires pour ne pas adapter l'offre de transport de ferroutage à la demande. Mais il n'empêche que la qualité globale de la desserte — lieux d'arrêt, transport des bagages et des bicyclettes, ponctualité, etc — doit être maintenue, ce qui, au dire des populations concernées, n'a pas été le cas.

«Sans autre forme de procès»

Les directives fédérales ne permettront pas de résoudre ce problème à satisfaction, puisque les CFF se voient reconnaître le droit de recourir au bus «sans autre forme de procès» pour remédier à des goulets d'étranglement «limités dans le temps». Dans le cas du Gothard, les goulets sont certes limités dans le temps, mais dureront tout de même jusqu'à la mise en service d'un nouveau tunnel, ce qui prendra une vingtaine d'années...

D'autres cas vont se présenter: sur plusieurs tronçons, la circulation de trains directs et Intercity, rentables, est sérieusement limitée par la présence de trains régionaux. Les CFF sont victimes d'un réseau où les mêmes rails servent aussi bien de chemin de campagne que d'autoroute et sur lequel il est, à quelques exceptions près, impossible de dépasser. La régie pourra dans ces cas invoquer un goulet d'étranglement, la qualité de la desserte locale étant diminuée pour assurer une bonne offre de trafic à longue distance.

Il faut é-co-no-mi-ser

Enfin, autre situation prévue par les directives: les économies. Les CFF sont invités à analyser toutes les lignes sur lesquelles la fréquentation est faible et à étudier leur remplacement par un service d'autobus. Les droits acquis en matière de qualité de la desserte sont garantis et il appartiendra aux régions et aux cantons concernés de faire respecter strictement ce principe. L'approche fédérale est pourtant purement économique: qu'il y ait possibilité de gagner quelques sous suffit à justifier un passage du rail à la route. Avec pour conséquence que des lignes délaissées depuis des années par la régie et sur lesquelles la fréquentation est logiquement en diminution sont visées alors que des mesures appropriées pourraient attirer des voyageurs supplémentaires: redéfinition de la localisation des arrêts en fonction des changements intervenus dans l'aménagement du territoire, meilleure accessibilité des stations éloignées des localités à l'aide de navettes ou d'un service de taxi collectif, matériel roulant moins coûteux et plus léger, mieux adapté à la desserte locale, etc. Dans bien des cas, c'est dans une redéfinition régionale du rôle et de l'offre des transports publics qu'une solution doit être recherchée. Or les CFF doivent financer le service de remplacement mis en place, mais il n'est pas prévu qu'ils agissent dans un contexte plus global. Cette vision restreinte plaide en faveur de l'idée émise par l'Association suisse des transports (AST): remettre la gestion du trafic régional entre les mains des cantons ou des régions concernées et laisser aux CFF les relations nationales et internationales; les contributions fédérales actuelles devraient être maintenues jusqu'à la définition d'une nouvelle répartition financière incluant le trafic d'agglomération. Et il faudrait évidemment prendre soin de ne pas recréer d'autres situations vaudoises, canton où de multiples compagnies privées avancent en ordre dispersé avec une coordination cantonale insuffisante; il faudrait plutôt prendre exemple sur le canton de Fribourg qui, avec une compagnie cantonale ferroviaire et routière dynamique, connaît les besoins des régions tout en étant mieux équipé pour travailler avec elles. ■

SINGAPOUR

Une gestion musclée

Singapour a toujours su se défendre efficacement contre l'asphyxie de la circulation. Exiguité du territoire oblige. Taxes douanières et d'enregistrement prohibitives ont contribué à limiter le parc automobile; une taxe pour chaque trajet au centre ville pour décourager les déplacements urbains. Aujourd'hui, Singapour pense social et se propose d'introduire une taxe très réduite pour les véhicules utilisables uniquement en fin de semaine et la nuit et qui seraient munis d'une plaque d'immatriculation spéciale. A l'étude également un système d'enregistrement automatique des déplacements qui permettrait de facturer mensuellement l'impôt en fonction des kilomètres parcourus et de la nature des trajets: pour ce faire chaque véhicule sera équipé d'une puce et des enregistreurs seront installés dans chaque rue. Un système plus que problématique en regard de la protection de la sphère privée. Mais il est vrai que Singapour est un Etat connu pour sa gestion musclée.