Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1132

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Domaine Public
DP
JAA
1002 Lausanne
24 juin 1993 – nº 1132
Hebdomadaire romand
Trentième année

Aux CFF, pour économiser tous les moyens sont bons

On ne peut qu'encourager en théorie les CFF à traquer les prestations les moins utilisées par la clientèle; donc celles qui recèlent un fort potentiel d'économie et dont la suppression n'affectera que peu d'usagers. Car c'est à première vue du gaspillage que de faire rouler des trains occupés par moins de 25 à 30 personnes.

En fait, tout dépend par quel bout on empoigne le problème. 25 à 30 personnes, c'est peu de monde pour un train régional classique pesant plus de cent tonnes et nécessitant deux accompagnants — le mécanicien et un agent. 25 à 30 personnes, c'est déjà pas si mal en heures creuses pour un système de transport sur rail de type métro léger pouvant fonctionner avec un seul accompagnant. 25 à 30 personnes, c'est un nombre idéal de voyageurs pour un bus... Or les CFF n'en tiennent pas compte dans leurs décisions de diminuer leurs prestations sur une quarantaine de lignes régionales, tout comme ils ignorent, ou font semblant d'ignorer, d'autres éléments importants.

Il faut d'abord relativiser l'évolution de l'indemnité compensatrice de la Confédération en faveur du trafic régional qui, selon Hans Peter Faganini, directeur général, «n'est pas supportable plus longtemps». Les CFF «oublient» de tenir compte du renchérissement et font comme si les prestations de 1994 allaient être payées avec de l'argent de 1988.

La régie agit par ailleurs en entreprise figée; elle prend les mesures les plus simples possibles pour économiser 25 millions par année (sur 1,1 milliard que coûte le trafic régional): la diminution mesurée de l'offre, sans remise en cause simultanée des conditions dans lesquelles cette offre est produite. Or des économies importantes sont possibles avec du matériel mieux adapté au trafic régional, une plus grande automatisation et une meilleure collaboration avec d'autres entreprises de transport (PTT et compagnies privées). On comprend d'autant moins la précipitation actuelle que ces autres mesures d'économie sont en discussion et pourraient entrer en vigueur dès 1995.

Les bases de calcul et de comparaison sont faussées parce que la comptabilité ne fait pas la différence entre les divers types de matériel roulant utilisé. De ce fait, les lignes sur lesquelles circulent des wagons vieux de plusieurs dizaines d'années n'en tirent aucun avantage financier.

Il faut enfin s'étonner de la procédure arrêtée, qui ne respecte pas l'Ordonnance sur les horaires. Pour un gain finalement de faible importance, le Conseil fédéral sera appelé à modifier les règles du jeu en cours de partie, l'horaire entré en vigueur en mai dernier n'étant pas censé subir de grandes modifications avant deux ans.

Les CFF se comportent en régie nationale, ce qu'on ne peut leur reprocher. Mais ils prennent des décisions qui devraient appartenir au politique: l'existence de lignes régionales fait partie d'un concept général d'aménagement du territoire. Ce concept peut être redéfini, son coût peut être discuté et de nouvelles priorités arrêtées, mais on ne saurait laisser aux CFF la responsabilité de le remettre en question sur les seuls critères de rentabilité des lignes qu'ils exploitent.

Que le politique se manifeste donc ! Plutôt que de modifier en urgence et en catimini l'ordonnance sur les horaires, la Confédération serait bien inspirée de revoir rapidement la loi sur les chemins de fer avec pour objectif d'encourager les collectivités publiques à opter pour la solution la meilleure et non pas pour celle qui obtiendra le plus de subventions: des sommes importantes pourraient être économisées sans diminution de prestations.

Les grands principes du genre «chaque heure un train», on l'a vu, ne tiennent pas la route longtemps. Et décider à Berne de réduire l'offre entre Puidoux et Vevey est une aberration. Seule réserve: se prendra-t-il à Lausanne pour les trains vaudois de meilleures décisions qu'à Berne ? Ce n'est en tout cas pas impossible: il suffit de regarder le dynamisme fribourgeois où les GFM continuent d'étendre leur réseau tout en optimisant les coûts.

PI