Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2021)

Heft: 2328

Artikel: Transports publics à l'étroit sur le territoire suisse : l'augmentation des places assises et du confort bouscule les normes de l'aménagement du territoire

Autor: Béguelin, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014485

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: 04.07.2025

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

Transports publics à l'étroit sur le territoire suisse

L'augmentation des places assises et du confort bouscule les normes de l'aménagement du territoire

Michel Béguelin - 01 juin 2021 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/39017

Des impulsions ont été données par le peuple et les cantons. Horaire cadencé en 1987, *Rail 2000* en 1998 et la *Nouvelle Transversale Alpine* (NLFA), puis les programmes FAIF/Prodes (DP 2234) en 2014. Ainsi la stratégie de développement des transports publics pour protéger le climat tout en améliorant le confort des voyageurs et la qualité de vie de la population bénéficie d'une mise en œuvre à un rythme soutenu. Une telle continuité est probablement unique en Europe. Laquelle pourrait avantageusement suivre cet exemple.

Mais l'exiguïté du territoire suisse fait que les progrès réalisés se heurtent désormais à des limites de plus en plus sensibles, avec des effets contradictoires au niveau national.

Plus de capacités = trains plus longs et plus nombreux

Outre la préoccupation prioritaire de la sécurité, une question obsède actuellement toutes les entreprises de transport public: comment tirer parti au mieux des lignes actuelles afin d'offrir dans le futur le plus de capacité avec le meilleur service possible ?

Le choix du meilleur matériel roulant joue évidemment un rôle fondamental. Pour le réseau à voie normale des CFF, le *summum* que l'on peut imaginer en trafic inter-villes reste des rames de 400 mètres de long, à deux étages offrant un maximum de places assises, avec une motorisation capable de franchir les plus fortes rampes du réseau.

Comme on le sait, le cumul d'exigences maximales, que d'aucuns jugent excessives, a conduit à une mise au point aussi longue que laborieuse du matériel roulant *«idéal»*. Mais il reste toujours matière à revendiquer: les cyclistes dénoncent présentement le manque de place pour leurs vélos, à quand les pétitions pour exiger des prises pour les vélos électriques ?

La mise en service des 62 rames Intercity de Bombardier est en voie d'achèvement. Dans le même temps, pour le trafic interrégional, des flottes de rames plus courtes mais aussi à deux étages – type évolutif *KISS*, par exemple – ont été mises en service. Elles sont surmotorisées pour permettre des accélérations optimales, elles peuvent s'accoupler automatiquement jusqu'à trois unités, elles roulent un peu partout, bien au-delà de leur réseau d'origine, celui du *S-Bahn* zurichois.

Le tout est complété par la flotte à demi-vie des *ICN* pendulaires, celle des tout récents Giruno, produits par Stadler et affectés au Gothard, sans compter toutes les rames du trafic régional. Tout ce matériel doit être non seulement construit et entretenu, mais aussi garé la nuit. En principe sur le territoire suisse, définitivement petit. Et tout aussi définitivement au cœur de l'Europe.

Idem pour les compagnies privées et les transports urbains

Pour une vision globale, il convient d'ajouter évidemment à ce matériel roulant à *voie normale*, celui qui circule au nom de près de 150 compagnies *à voie étroite*, plus celui des *transports publics urbains*. Parmi ceux-ci, les derniers modèles de tramways à grande capacité qui comportent six éléments et les bus à trois éléments qui commencent à se multiplier.

À propos, avez-vous remarqué la longueur des derniers tramways mis en service dans les grandes villes ? 42,86 mètres pour le type Flexibility à Zurich; si bien que les distances entre les arrêts aux centres des villes peuvent correspondre à la longueur cumulée d'une dizaine de rames. Voilà qui nous rapproche allègrement des performances du tapis roulant sous arcades avec sièges.

Tout ce matériel roulant, de plus en plus silencieux et confortable, donc de plus en plus

encombrant, numérisé, avec Wi-Fi et climatisation, occupe un espace déterminé. Aussi bien en marche qu'à l'arrêt ou garé.

Production [multi]nationale du matériel roulant

Au total, on peut estimer que la moitié de ce matériel est construit en Suisse. Avec de multiples composants et participations de provenance universelle. Le dernier producteur helvétique Stadler Rail, en réalité une holding multinationale aussi créative que réactive à l'interne comme à l'export, réalise sur le territoire environ la moitié de son chiffre d'affaires annuel de trois milliards de francs.

Actuellement, il n'y a pas encore de problème majeur. Si la place devait manquer en Suisse, les usines Stadler Rail les plus proches – en Allemagne, Hongrie, Pologne – et les autres plus éloignées, pourraient sans doute prendre le relais. Il faut savoir que, pour la concurrence étrangère, le marché suisse représente une friandise.

Garer durant la nuit…

L'exploitation de ce matériel plus encombrant, au-delà de l'effet collatéral coûteux de l'adaptation de la longueur des quais et de la capacité des gares, impose de nouvelles contraintes en matière *de garage nocturne*, tout d'abord. En Europe, ce garage demeure indispensable, alors qu'en Asie les transports publics fonctionnent 24 heures sur 24 dans certaines métropoles surpeuplées – manière de régler le problème.

L'exemple que vit le centre d'exploitation du *S-Bahn* zurichois (ZVV) est éloquent. Pour alléger le garage des compositions à Oberwinterthur, trois nouveaux sous-centres sont prévus:
8 hectares à Bubikon, 2,5 hectares au bord du lac à Feldbach et 4,2 hectares au sud d'Eglisau. À chaque fois, on vise des terres cultivables, alors que les éventuelles surfaces compensatoires sont fragmentées et situées dans des zones industrielles ou de moindre valeur.

Dans les trois cas, des oppositions locales se mobilisent, au nom de l'écologie et de l'autonomie alimentaire, *«contre le transfert d'infrastructures urbaines sur de bonnes terres agricoles»*. Cette évolution n'est pas une spécialité zurichoise.

… et entretenir continuellement

Dans le canton de Berne, le BLS, responsable du trafic régional, cherche depuis des années déjà des surfaces, non seulement pour garer des compositions (des travaux sont en cours par les CFF à Bümpliz Sud), mais surtout pour assurer leur entretien.

Le terrain adéquat a été trouvé près de la petite gare de Riedbach. Quatorze hectares le long de la ligne vers Neuchâtel pour le projet BLS-Werkstätte Chliforst, un investissement approchant les 300 millions de francs et créant 110 emplois permanents. L'opposition très décidée est emmenée par… le président de la ville de Berne, le Vert Alec von Graffenried – la bourgeoisie de la ville est propriétaire du terrain – et par la Fondation Franz Weber, d'entente évidemment avec les milieux agricoles.

Au Tessin aussi, il se passe des choses. La saga du déplacement des Ateliers CFF de Bellinzone vers Arbedo-Castione n'en finit pas. Il s'agit d'un investissement de 360 millions de francs, impératif pour 2026. Les CFF ont décidé en janvier dernier de retirer l'entretien de la petite flotte des 19 compositions *Asto*, confiée en son temps à l'usine italienne Alstom, pour le remettre aux Ateliers de Bellinzone encore en activité. La priorité n'est plus une question d'espace disponible, puisque l'entretien de wagons marchandises sera transféré sur un autre site. Il s'agit comme ailleurs de préserver le savoir-faire des employés dans un matériel de haute technologie.

En ce qui concerne la Suisse occidentale, les Ateliers CFF d'Yverdon, qui offrent 630 emplois, sont très touchés par ces changements en cours, tout comme les régions avoisinantes du canton de Fribourg. Au début des années 2000, les CFF ont investi massivement à Yverdon pour entretenir, au-delà des locomotives 460, la flotte

ICN de matériel pendulaire prévue pour augmenter la capacité en roulant plus vite sur le réseau existant. À Yverdon, les plus longues des 44 compositions peuvent ainsi être traitées rationnellement sans être fractionnées.

Mais la place manque pour y adjoindre le futur entretien des rames Bombardier de 400 mètres de long. Il faut une surface supplémentaire d'une vingtaine d'hectares, introuvables à proximité des installations actuelles. Les CFF et le canton étudient plusieurs variantes dans le Nord vaudois, pour un investissement approchant le demi-milliard de francs. Yverdon et la région ont de bonnes raisons de se mobiliser.

Comme au Tessin, la priorité est de conserver et de développer un pôle de formation de haut niveau dans les plus récentes techniques ferroviaires, rayonnant dans toute la région au sens large: la partie alémanique bénéficie des centres de compétence des réseaux ZVV, SOB, Zentralbahn, RhB, BLS, etc. Et bien sûr des usines Stadler de Thurgovie et de St. Margrethen; rien que dans cette dernière, 50 apprentis sont formés chaque année – y compris en anglais, indispensable à l'ère digitale.

Mais comme dans les cantons de Zurich et de Berne, si des parcelles agricoles doivent être touchées, les oppositions ne manqueront pas de se manifester.

Nouveaux sites industriels et lutte pour le climat, quel avenir ?

Tout à coup, dans les sphères fédérales, on prend conscience du fait que la question, d'importance stratégique nationale, dépasse l'application par les cantons des dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire, la célèbre LAT.

Le BLS, qui tient mordicus à son excellent projet de Riedbach, voulait engager la procédure de réalisation avant les vacances d'été de cette année. En avril dernier, l'Office fédéral des transports informait l'entreprise que le pré-examen du dossier des nouveaux ateliers prendrait davantage de temps que prévu. En clair, les travaux s'en trouveront retardés.

Le Conseil fédéral devra se saisir du problème. Car la cohérence avec 40 ans de luttes pour le climat, confirmée de multiples fois par le peuple, est en jeu.

Tarification de la mobilité, entre voie royale et cul-de-sac

En voie de négociation, la tarification: une mesure complexe et source de conflits multiples

Michel Rey - 30 mai 2021 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/39001

La tarification de la mobilité repose sur le principe: *«pay as you use»*. Quiconque consomme des prestations de mobilité doit être incité à se soucier de ses coûts. La personne qui se déplace beaucoup paie davantage, conformément au principe de l'utilisateur payeur. L'objectif n'est pas de rendre la mobilité plus onéreuse, mais d'en modifier le financement. La tarification concerne aussi bien les transports privés que publics.

Le Conseil fédéral a lancé, en mai 2015, une procédure de consultation sur sa stratégie concernant la tarification de la mobilité. À fin décembre 2019, il a présenté sa feuille de route fixant les prochaines étapes de sa concrétisation. Deux axes sont privilégiés.

Le premier prévoit l'élaboration d'un concept en vue d'assurer le financement à long terme des infrastructures de transport. Il s'agira de remplacer l'impôt sur les huiles minérales, la vignette et l'impôt cantonal sur les véhicules par une redevance liée aux prestations.