Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 32 (1986)

Heft: 12

Artikel: Politique des transports : la fin d'un vieux préjugé

Autor: Brugger, Erika

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848457

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: 11.07.2025

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

Politique des transports:

La fin d'un vieux préjugé

La politique suisse des transports est dans l'impasse. Depuis des années, les experts élaborent des plans globaux pour tenter d'équilibrer le rail et la route. Mais ces plans débouchent sur peu d'actes. Pourtant, contrairement à ce qui se passe à l'échelon national, les initiatives régionales connaissent davantage de succès. L'abonnement écologique bâlois a fait figure de pionnier et cette politique économique qui tient compte des préoccupations écologiques a été imitée par d'autres villes. C'est elle aussi qui a incité les Chemins de fer fédéraux (CFF) à creuser de nouvelles idées.

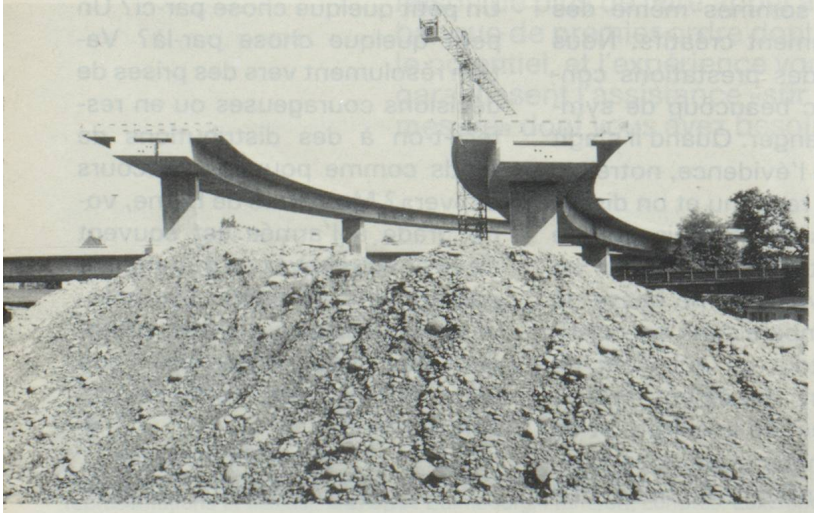
Avec l'un des réseaux les plus denses du monde, la Suisse est par excellence le pays du chemin de fer. On ne compte guère non plus les téléphériques et il n'y a bientôt plus de ville qui ne soit parcourue par des trams jusque dans ses faubourgs. Quant aux CFF, avec leur ponctualité légendaire, ils font bel et bien partie intégrante de l'image touristique de la Suisse.

Mais le rail, qui mettait autrefois la Suisse à la pointe de la technique des transports, se voit aujourd'hui boudé par les voyageurs. Alors qu'en 1950 la moitié des kilomètres parcourus l'était en train, en 1965 cette part était déjà tombée à 22%. En 1986, elle n'est plus que de 12%.

Priorité à la voiture

Au cours des dernières décennies, de plus en plus de gens se sont mis à préférer la voiture aux transports publics. La prospérité croissante implique que chacun ait son propre véhicule. Selon les statistiques, à l'heure actuelle, chaque ménage possède sa voiture. Et le réseau des routes nationales, financé sans difficulté par les taxes sur les carburants, offre des liaisons toujours plus rapides. Depuis les années soixante, les investissements sont quatre à cinq fois plus faibles pour le rail que pour la route. S'agissant des prix, même déséquilibre: les chemins de fer, contrôlés par l'Etat qui en couvre les déficits, n'ont pas cessé de faire grimper leurs tarifs – alors que le coût du transport en voiture continue de diminuer.

C'est au cours des années septante que les politiciens préoccupés par le problème des transports ont sonné l'alarme. La crise du pétrole notamment, en 1973, avait prouvé la fragilité de l'approvisionnement en carburants du transport individuel et la nécessité du chemin de fer. Le nouveau credo était: il faut promouvoir les transports publics.



Les mêmes chances pour le rail et la route? Notre photo: autoroute en construction à Bâle.

Sans mesures contraignantes

Ce credo resta, pourtant, lettre morte à l'échelon national. De la «Conception globale des transports (CGST)» de 1978, il n'a guère subsisté que l'idée de «politique coordonnée des transports». Les quelques mesures prises depuis lors n'ont pu adoucir le conflit entre rail et route. Ce n'est, en effet, que par des mesures de type contraignant – comme, par exemple, un rationnement de l'essence – que l'équilibre entre les deux pourrait être rétabli. Et, en Suisse, de telles mesures sont politiquement inapplicables.

Comment faire, se demandent dès lors les experts, pour inciter les automobilistes à emprunter les transports publics, sans avoir à les contraindre? A long terme, la réponse se trouve dans le programme de «Rail 2000» (voir encadré).

Protéger l'environnement oblige à l'action

Mais pour le court terme, que faire? La question exige des réponses concrètes. Car les forêts suisses sont malades. Experts et partis politiques s'accordent pour reconnaître que les gaz d'échappement des véhicules sont un facteur déterminant du dépérissement des forêts. La protection de l'environnement a donc redonné un nouveau caractère d'urgence au credo des années septante: la promotion des transports publics ne peut plus être ajournée.

Bâle, décembre 1983. Les directeurs des transports publics des deux Bâle auscultent les statistiques des passagers: après de nombreuses années d'une croissance de 1 à 2%, ils constatent une baisse de 5% pour 1983.

Communauté tarifaire à Bâle: face au tram, affluence autour de l'automate à billets. (Photos: Claude Giger)

Le succès de «l'abonnement écologique»

La réponse des deux directeurs de ces compagnies de transports publics? «L'abonnement écologique». Trois mois plus tard, l'abonnement mensuel est mis en vente au prix de 35 fr. au lieu de 60 francs. Et les deux gouvernements cantonaux accordent une subvention de 20 fr. par abonnement – jamais auparavant ils n'avaient pris une décision en faveur des transports publics aussi rapidement.

Cet abonnement est un plein succès: en deux ans et demi, le nombre des passagers a augmenté de plus de 10%. Certains mois «de pointe», le nombre des abonnements vendus a même dépassé de trois fois les prévisions. Selon les estimations, ce sont près de 15000 automobilistes qui ont préféré le tram à leur véhicule. Les compagnies de transports, au cours du dernier exercice, ont presque pu compenser les pertes de recettes dues à la diminution de prix du nouvel abonnement. Et l'Etat, en raison de la baisse des défalcations fiscales pour les trajets jusqu'au lieu de travail, n'encaisse pas moins aujourd'hui malgré la subvention accordée.

L'exemple fait mouche

Le succès ne s'arrête pas là. Depuis 1985, la circulation des véhicules dans le nord-ouest de la Suisse tend à diminuer – après avoir augmenté pendant des années de 2 à 6%. Le nombre des véhicules a régressé et, dans la région bâloise, il est désormais inférieur à la moyenne suisse. De plus, selon les dernières analyses, la qualité de l'air s'est améliorée.

Et ce n'est pas tout: l'abonnement écologique fait des émules. Pour 1987, on prévoit un seul titre de transport pour toutes les compagnies de la région – CFF et PTT y compris. L'abonnement écologique permettra également d'obtenir des réductions dans dix communes frontalières allemandes et françaises.

Mais l'idée a essaimé dans d'autres villes suisses. Berne, Lucerne, Olten, Saint-Gall, Soleure et Zurich ont lancé de tels abonnements.

La fin d'un préjugé

Il ne fait aucun doute que les atouts offerts par les compagnies de transports – réseau étendu, fréquence de dix minutes, véhicules confortables – ont joué pour l'essentiel dans le succès de «l'abonnement vert». On peut relever que, par tradition, on soigne les moyens de transports en Suisse où la fréquence de desserte est au-dessus de la moyenne européenne. Prendre le tram fait même «chic» dans les bonnes familles bâloises...

Mais ce qui est important, c'est que l'abonnement écologique marque un tournant: l'abonnement à bas prix et une stratégie de vente et de publicité empruntée au secteur privé brisent un vieux préjugé.

Pendant très longtemps, CFF et compagnies régionales de transports ont toujours prétendu que les baisses de prix ne pouvaient avoir une influence positive sur la fréquentation. Or, l'abonnement vert pourrait entraîner des changements d'attitude à l'échelon national. Pour 1987, les CFF ont lancé leur abonnement pour demi-tarifs à 100 fr. (au lieu de 360 fr. auparavant). Cette décision est sortie des discussions qui ont animé la session des Chambres fédérales consacrée à la mort des forêts. Mais, de leur propre chef, les CFF ont envisagé d'autres réductions de tarifs et conçu des offres intéressantes pour les voyageurs. Ainsi, la politique des CFF est «sortie de ses rails» pour se tourner davantage vers le voyageur-consommateur et cette mutation est bien à mettre sur le compte de ce préjugé enfin brisé à Bâle. ●

Erika Brugger,
journaliste indépendante

«Rail 2000»

«Rail 2000» se fonde d'abord sur un réaménagement des horaires: dans les grands centres, les trains arrivent quelques minutes avant l'heure pleine et repartent quelques minutes après. Cet horaire cadencé permet d'offrir des correspondances régulières et des temps d'attente courts.

La réalisation du projet passe par la réduction des durées de trajets à un peu moins d'une heure entre les «nœuds» comme Zurich, Berne, Bâle, Lucerne, Lausanne, Bienne et Saint-Gall. Ce qui rendra nécessaire la construction de nouvelles lignes pour augmenter les vitesses. Lignes nouvelles et divers aménagements permettront d'accroître notablement la capacité de transport. Il est même prévu, sur quelques lignes importantes, de faire partir des trains directs et des «Intercity» toutes les demi-heures – soit un doublement de la fréquence.

Le financement du projet, devisé à 8,4 milliards, est actuellement en discussion au Parlement. C'est surtout le tracé de la ligne à construire entre Berne et Olten qui suscite des oppositions.