

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **123 (1997)**

Heft 17/18

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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>

Des transports publics plus attrayants ? La bonne blague...

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

353

Les pouvoirs publics consentent à de grands efforts pour la promotion des transports en commun. On semble avoir compris que ces derniers offrent de multiples avantages en terme d'économies d'énergie, de fluidité du trafic, de construction et d'entretien de la voie publique. Que ce soit sous l'empire de la raison ou sous la pression politique des écologistes, d'importants montants sont consacrés au développement et à l'amélioration des transports publics.

Ces investissements devraient entraîner un notable transfert du trafic individuel vers les transports en commun et il est évident qu'outre de meilleures prestations, l'attrait qualitatif des moyens ainsi mis à disposition vise à leur mise à contribution accrue.

On est, hélas, loin du compte.

Comment, par exemple, faire venir plus de voyageurs en gare de Berne, alors qu'on s'y entre-tue et s'y poignarde quasi impunément ? Comment se sentir à l'aise un dimanche soir dans le hall de la gare de Genève, jonché de débris de tout genre ? A noter que cette gare ne détient pas le monopole de la saleté...

Quel peut être l'attrait d'une gare de la dimension de Morges, avec son trafic et ses correspondances, lorsqu'aux yeux des voyageurs, elle est déserte tôt le soir et une bonne partie du week-end ? Question entendue : et s'il arrivait quelque chose ? Il est vrai que parfois les trains déraillent (du fait d'objets déposés sur la voie par malveillance) et que les gens se suicident dans les stations...

Prendre le train dans une halte dont toutes les vitres sont brisées et la bancs démolis (pour ne pas parler des barbouillis) ?

Payer des millions de francs de modernes véhicules qu'incendient des vandales ?

Quelle attitude doit adopter une jeune fille harcelée en plein jour par une bande de voyous dans le TSOL ?

Comment réagir dans le tram envers de (pseudo) artistes-musiciens roulant les mécaniques au moment de la quête ?

Fidélise-t-on des pendulaires en bousculant leurs horaires et en diminuant le confort des trains qu'ils sont obligés d'emprunter ?

De tout cela, il ressort clairement que les pouvoirs publics travaillent, consciemment ou inconsciemment, en compartiments étanches. D'une part, on demande – à juste titre – que les entreprises de transports en commun coûtent le moins possible à la collectivité, ce à quoi elles s'emploient avec un succès certain, notamment en réduisant la part du personnel dans leurs charges, d'où une insécurité croissante dans leurs véhicules, au sein d'une société où s'effrite la morale. D'autre part, on se décharge des tâches de sécurité publique sur les entreprises de transports en commun qui, si elles veulent assumer ce rôle, ne peuvent le faire que de façon lacunaire et imparfaite, au détriment des autres services à la clientèle. Il est consternant de voir déambuler dans les trains des vigiles plutôt que des contrôleurs pouvant donner un renseignement ou vendre un billet au voyageur arrivé à la dernière minute dans une station non desservie, dont le distributeur de billets est détraqué, aux côtés d'un distributeur de boissons et d'en-cas fracassé. La meilleure façon d'endosser une responsabilité serait-elle de la refiler à d'autres ?

L'image des transports en commun est largement celle qu'acceptent de leur conférer les pouvoirs publics.