

Projets CFF : les oubliés de l'horaire

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 928

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1018409>

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.

Les oubliés de l'horaire

(pi) «Chaque heure un train», tel était, en 1981 lors de l'introduction de l'horaire cadencé, le slogan des CFF. S'il correspondait à la réalité sur les grands axes du réseau, les lignes régionales ont été moins bien servies: il circulait bien (en principe) un train par heure, mais un convoi sur deux était direct alors que le second s'arrêtait dans toutes les gares. Les stations les moins importantes ne profitaient donc que d'une desserte toutes les deux heures. Les communes et les régions concernées ont, à juste titre, protesté. C'était le cas notamment de la Broye. Les plaintes ont été entendues et les CFF ont décidé de remédier à cette situation en transformant les directs en trains régionaux. Si cette décision satisfait les communes jusqu'alors insuffisamment desservies, elle se traduit par une détérioration des prestations en faveur des gares les plus importantes, qui ne disposeront plus, dorénavant, de trains directs. C'est ce qui ressort du premier projet d'horaire 1989-91 dont la mise à l'enquête publique vient de se terminer. Ainsi, pour atteindre Payerne depuis Lausanne (59 km par rail) il faut 67 minutes en omnibus et 42 minutes en direct. Pour Avenches, dix kilomètres plus loin sur la ligne, il faut actuellement compter 64 minutes par convoi direct; il en faudra 99 avec les futurs

omnibus, compte tenu d'un arrêt de 15 minutes à Payerne, c'est-à-dire 35 minutes de trajet supplémentaires... Et pourtant, pour faire accepter Rail 2000 dans les régions périphériques, les CFF avaient fait moult promesses: la Broye n'était pas en reste. Cette région était censée profiter d'améliorations substantielles et de temps de parcours diminués en direction de Berne et de Lausanne. Le maintien d'une seule course directe dans chaque sens pour le trafic pendulaire, matin et soir, est une bien maigre consolation.

Cette situation n'est en fait pas surprenante pour deux raisons:

- Tout d'abord, la ligne de la Broye a de tout temps été «oubliée» par les CFF qui ont même rêvé de lui substituer un service automobile. Le matériel roulant est ancien et ne correspond pas aux exigences d'une desserte régionale: les rames Colibri — qui permettent de gagner du temps lors des arrêts grâce à des systèmes de freinage et de démarrage plus rapides — sont réservées à d'autres.

- Ensuite, le Conseil fédéral a fait savoir aux CFF, lors de la présentation du budget 1989, qu'ils devaient économiser et rationaliser afin d'augmenter le taux de couverture du compte d'infrastructures. Le message dit notamment: «Nous exigeons des CFF qu'ils enraient par

tous les moyens l'évolution négative prévue et qu'ils ne se contentent pas d'attendre Rail 2000.» Une des mesures préconisées par le Conseil fédéral, en termes «camouflés», est le remplacement du train par le bus dans certains cas («Réalisation pragmatique de modèles pour une utilisation optimale des modes de transport»).

Il ne s'agit là que des conséquences d'une analyse erronée des comptes des CFF: on persiste en effet à considérer les subventions comme des «coûts», alors qu'il s'agit bien souvent d'économies. Nous maintiendrons cette position tant que l'on n'aura pas fait une étude sur les coûts sociaux de la suppression des prestations «déficitaires»: augmentation du trafic privé, donc des nuisances et des accidents; diminution de l'autonomie de ceux, nombreux, qui n'ont pas accès à une voiture; perte d'attractivité pour les régions qui ne sont plus desservies par le rail. Sans compter la baisse de crédit des chemins de fer auprès de la population à qui on fait des promesses qui ne sont pas tenues. ■

EN BREF

Aller et retour: certaines cartes postales ainsi que les timbres-poste vendus dans le Sultanat d'Oman ont été imprimés en Suisse.

Le Conseil coopératif de Coop Berne vient d'être élu pour quatre ans. Trois tendances sont représentées: sociaux-démocrates et syndicalistes, chrétiens-sociaux, alliance bourgeoise. Il y a eu des élections tacites. On ne se souvient plus quand ont eu lieu les dernières élections ouvertes.

Les députés au Grand Conseil bernois ont assisté à la présentation du film «Le Terroriste suisse» consacré au Jurassien Marcel Boillat. Il fallait que les députés sachent de quoi il est question avant la réponse gouvernementale à une interpellation.

La ville de Zurich abritera une foire financière en octobre 1989. Des foires semblables sont organisées déjà en Grande Bretagne. Elle s'adressent aux investisseurs.

Le Valais avec supplément

Les Broyards ne sont pas les seuls à être mécontents du projet d'horaire des CFF. Les Valaisans grognent aussi, car sous couvert d'une amélioration des prestations pour le trafic international sur la ligne du Simplon, ils enregistrent une détérioration de leur desserte: afin de gagner des minutes à Domodossola, les CFF ont en effet remis en état d'anciennes rames TEE quadri-courants qui permettront d'éviter un changement de locomotive dans la gare italienne. Mais ces rames ne contiennent que peu de places et seront donc soumises à la réservation obligatoire, également en trafic intérieur. De plus, alors que tous les Euro-

city (il n'y en a en fait que trois par jour) vont actuellement jusqu'à Genève, un d'entre eux devrait s'arrêter à Lausanne dès le printemps prochain. Enfin, les trajets assurés par une ancienne rame TEE (deux allers-retours sur trois) seront soumis au paiement d'un supplément...

Dilemme pour les Valaisans: ils se battent pour maintenir le trafic international et concurrencer le Mont-Cenis; les CFF l'améliorent effectivement, mais au détriment du trafic national.

Si le projet des CFF n'est pas modifié, Sion s'éloignera encore un peu de Genève.