

Une question de volonté

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 957

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011097>

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.

Le prix du réseau

(j) Le conseil d'administration des CFF s'est prononcé, jeudi dernier, sur divers projets visant la diminution du déficit de la grande régie. Evidemment, dans la logique économique habituelle à courte vue, il prévoit, entre autres mesures, la suppression du trafic régional sur certaines lignes. Or, dans ce cas, appliquer la seule logique de l'économie d'entreprise est une erreur grave.

Toute desserte ferroviaire d'un espace répond d'abord à la logique du réseau: chaque point de l'ensemble est solidaire de tous les autres. On le sait, en matière ferroviaire, le réseau n'est pas constitué seulement par les infrastructures. La fréquence des dessertes, les liaisons directes et les correspondances en sont aussi les éléments constitutifs. Il s'ensuit que n'importe quelle diminution de prestation sur un point quelconque du réseau est un appauvrissement pour le réseau entier. Le titulaire d'abonnement général zurichois voit ses possibilités réduites au moment où les trains régionaux cessent de desservir un tronçon de ligne à l'autre bout du pays.

Supprimez les voiliers !

Qui accepterait qu'on coupe le raccordement téléphonique d'une habitation isolée sous prétexte que l'appareil n'est pas utilisé assez souvent pour assurer sa rentabilité? Et pourtant cette absence de

rentabilité est bien réelle. A l'évidence, la desserte ferroviaire du territoire est un problème d'économie générale. Les coûts et les bénéfices sociaux non monnayables sont à prendre en compte. Dans cette optique de l'économie globale, l'argument de la rentabilité est très relatif: l'instrument de production du tourisme suisse fonctionne avec un taux d'utilisation global de 20% (selon Jost Krippendorf, *Là-haut sur la montagne*). Or on n'a jamais entendu dire qu'on allait détruire tel quartier de résidences secondaires parce que, pendant 365 jours par an avec un taux d'occupation ridiculement bas, elles stérilisent une partie du paysage qui, comme chacun le sait, est la matière première du tourisme. Qui a parlé de débarrasser nos ports de tous les voiliers qui les encombrèrent tout au long de l'année pour quelques sorties estivales? En terme d'économie globale sont-ils rentables? Et l'agriculture suisse est-elle rentable? Comment donc peut-on appliquer à un service public chargé d'assurer l'accessi-

bilité à l'ensemble du territoire des critères de rentabilité qu'on se refuse à appliquer ailleurs?

Le désert du Pays de Gex

Bien qu'on y rencontre déjà quelques gares fossiles (Grange-Lens, Chalais et Saint-Léonard, par exemple, en Suisse romande), la Suisse fait encore partie de ces très rares pays où l'on peut garder une assez bonne mobilité sur l'ensemble du territoire sans être obligé d'utiliser une voiture. Tous ceux qui ont utilisé les transports publics dans la forêt bavaroise, le Schleswig-Holstein, le Massif Central ou... le Pays de Gex comprennent ce que l'inaccessibilité par les transports publics veut dire. Il est possible en effet à chacun de constater que des pans entiers de l'Europe ne peuvent plus être atteints sans voiture.

Qu'on le veuille ou non, la suppression d'une desserte locale équivaut à contraindre les habitants de cet endroit à recourir à la voiture pour leurs déplacements; de même, elle rend la localité inaccessible par chemin de fer pour tous les autres usagers du rail.

Qu'on ne vienne pas dire que les lignes régionales seront remplacées par des services de bus! Si, parfois, la desserte par bus permet de passer au centre des villages et d'avoir des itinéraires plus souples, dans les faits, ces maigres avantages sont anéantis par une série d'inconvénients: fréquence plus basse, service plus réduit encore en soirée et le dimanche, pas de transport de bicyclettes, difficultés pour les groupes, fermeture des gares, etc...

Les maillons faibles sont utiles

Dans un réseau, il y a forcément des maillons faibles. Où se situe la barre qui permet de dire que tel maillon est trop faible? Il n'y a pas de critère objectif. Aujourd'hui c'est le Crêt-du-Loche, Vouvry et le Bouveret qui sont menacés; mais demain ce seront les lignes de la Broye et d'Yverdon à Fribourg, puis celle de Vallorbe en attendant la mort des gares de Concise, Bonvillars, Grandson, etc. On trouvera toujours une ligne moins fréquentée que l'on pourra accuser de contribuer au déficit. Le critère utilisé réellement risque bien d'être

Une question de volonté

(pi) Moins de personnel dans les trains, suppression de la vente des titres de transport dans certaines gares font partie de ce que l'on appelle «rationalisation». Solutions inconséquentes: s'il n'est plus possible d'acheter son billet à la gare et que les contrôleurs n'en vendent point, comment faites-vous pour vous rendre, au départ d'une station non desservie, dans une localité ne figurant pas dans les destinations prévues sur l'automate? Acheter son billet à la prochaine gare de correspondance? Encore faut-il en avoir le temps.

Avant de supprimer la desserte d'une gare, les CFF pourraient plancher, cas par cas, sur une utilisation plus rationnelle de leurs locaux et de leur person-

nel: le bureau de la gare pourrait devenir celui de la commune, de la poste, agence de voyage, secrétariat d'association, etc. Un contrat pourrait porter sur les heures obligatoires d'ouverture et sur le personnel, qui suivrait une formation pour la vente de titres de transport. Il pourrait ainsi continuer à assurer une desserte tout en étant occupé à d'autres tâches.

Les CFF pourraient également envisager la décentralisation de certaines tâches et créer de petites unités dans des gares qu'ils destinent à ne plus être desservies. La personne chargée de l'administration pourrait également s'occuper de vendre billets et abonnements...

Les solutions conviviales existent.