Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 957

Artikel: Une question de volonté
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011097

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: 15.07.2025

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

CFF: SUPPRESSION DE LIGNES RÉGIONALES

Le prix du réseau

(*jl*) 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 encombrent 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'accessibilité 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-Locle, 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 personnel: 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.