

Transports publics: Desserte régionale : le rail et le pneu

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 941

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1010937>

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 rail et le pneu

(pi) Il y a un attachement certain du public pour le rail. Même celui que ne prend jamais le train défendra le maintien de la desserte ferroviaire de sa localité. Il suffit pour s'en convaincre de prendre connaissance des requêtes déposées lors de la mise à l'enquête des horaires, procédure qui a lieu tous les deux ans et qui permet à chaque citoyen de faire part de ses doléances. Régulièrement surgissent des pétitions, signées par des dizaines de personnes, pour s'insurger contre la suppression d'un convoi que les statistiques décrivent pourtant comme ayant une fréquentation proche de zéro.

On tient au rail comme service public, comme infrastructure collective pour une commune. Chacun connaît une personne — enfant, vieillard — qui ne peut se déplacer autrement; l'indépendance des plus démunis passe bien souvent par les transports publics. Raison pour laquelle, dans leurs plans de restructuration, les CFF s'avancent plus que prudemment lorsqu'ils envisagent la suppression d'une ligne ou le remplacement partiel d'une desserte ferroviaire par du transport sur pneus.

«Le rail ne doit pas tout faire»

Pourtant, pour le trafic régional, le rail n'est pas toujours adapté; il est rigide aussi bien dans son tracé que son mode d'exploitation et dépend d'une administration extra-régionale, qui aura donc tendance à ignorer les problèmes locaux. Problèmes d'ailleurs souvent difficiles à résoudre quand on demande par exemple qu'un même train soit avancé de dix minutes ici et retardé de vingt là. D'autre part, les CFF doivent gérer un réseau à plusieurs niveaux, difficilement compatibles: intercity, direct et régional. Alors que la demande existe, impossible par exemple de placer un train supplémentaire aux heures de pointe entre Nyon et Genève, même s'il s'écoule vingt minutes entre deux convois, car l'intercity doit laisser au régional qui le précède le temps d'arriver à destination avant de pouvoir occuper la voie... On le voit, c'est le trafic régional qui détermine la capacité du réseau, capacité qu'il serait possible d'augmenter considérablement si les convois les plus lents étaient supprimés. Même les cheminots sont conscients du problème et seraient prêts à admettre des solutions plus souples. Dans un éditorial du *Che-minot* intitulé «Le rail ne doit pas tout

faire», Michel Béguelin expliquait courageusement que dans certains cas, comme la ligne de la Broye, il pouvait être préférable que le rail s'occupe prioritairement de la desserte des localités les plus importantes, laissant les bus s'arrêter dans les petits villages. En voulant passer partout, «le rail s'exclut du marché et devient très coûteux pour des prestations dérisoires» disait le syndicaliste.

C'est un peu à la même conclusion que l'on arrive en lisant une récente étude de l'EPFZ, *L'avenir du trafic régional entre Palézieux et Fribourg*. On sait qu'une nouvelle voie devra être construite entre Vauderens et Villars-sur-Glâne (FR), dans le cadre de Rail 2000. Elle évitera Romont, centre régional important, ainsi que la plupart des haltes du parcours actuel. L'étude cherche donc à déterminer s'il est judicieux de maintenir l'ancienne ligne, s'il faut prévoir une desserte régionale sur le tracé Rail 2000, ou s'il est préférable qu'entre Palézieux et Fribourg, le trafic régional se fasse par bus. Notons que le maintien de la desserte ferroviaire de Romont est d'ores et déjà décidé et que sont donc en question le sort de dix gares peu importantes se trouvant dans une région formée de petites localités et où l'habitat est relativement dispersé.

Tenir compte de la région

L'étude a porté sur quatre scénarios: desserte régionale par train uniquement, par train et bus (le train étant prioritaire), par bus et train (le bus étant prioritaire) et par bus uniquement. Si aucun des scénarios ne se détache clairement des autres, c'est tout de même la proposition «bus» qui arrive en tête, suivie de «bus + train». «Train» arrive en dernière place... On l'a dit, le classement

est serré; il pourrait l'être moins si on donnait plus d'importance aux critères importants pour la région. On se rend en effet compte que pour un temps de parcours moyen identique et un même nombre de courses journalières, le bus permet de desservir le 85% de l'aire de référence (rail: 35%), qu'il est possible d'offrir 73 haltes (rail: 10), que la souplesse d'exploitation est complète et que la couverture des besoins des navetteurs passerait de «suffisante» à «très bonne» et celle des écoliers de «bonne» à «très bonne». Notons au passage que la consommation d'énergie d'une desserte par train est près de deux fois supérieure à celle par bus. Dans les aspects négatifs que relève le rapport, nous trouvons notamment une offre de places inférieure, un confort et une fiabilité moins bons. Au bilan donc, et du point de vue régional, le bus peut être plus qu'intéressant: desserte des hameaux isolés et des villages qui se sont développés à l'écart de la ligne de chemin de fer et souplesse d'exploitation permettant la prise en compte des besoins locaux. Et si l'effectif de personnel nécessaire est supérieur, financièrement la solution bus est la plus intéressante; il y a par ailleurs transfert partiel d'emplois du centre (en l'occurrence Lausanne ou Fribourg) vers les centres secondaires qui abriteraient les garages (Oron, Romont).

Savoir qui paie

Mais bien que l'analyse financière soit favorable au bus, c'est tout de même à propos du porte-monnaie que risquent de surgir les problèmes d'application sur le terrain. L'étude relève d'ailleurs que le financement est «incertain» pour le bus alors qu'il est «défini» pour le rail. Actuellement en effet, le déficit est pris en charge par les CFF; en cas de transfert à la route et selon la législation actuelle, cantons et communes seraient également mis à contribution.

Le parlement aura prochainement à se pencher sur le trafic d'agglomération et sur celui des régions périphériques, à la suite d'une motion déposée par Michel Béguelin. L'occasion de revoir à fond le financement des transports publics, qu'il soient sur rail ou sur pneus, afin que des solutions plus rationnelles et améliorant la desserte régionale ne soient pas abandonnées sous prétexte que leur financement est «incertain». ■