



actif trafic

numéro 105
avril 2015

Bonne nuit ?

L'avenir des trains est-il en train de sombrer dans un sommeil profond ? Face à une qualité des transports ferroviaires mise en veilleuse, nous nous activons pour réveiller les CFF et le DETEC.

Do-do l'enfant do

Mais pas dans le wagon-lit ! La suppression des trains de nuit n'est peut-être simplement qu'une prochaine étape pour nous empêcher de nous adonner au doux « farniente » dans les transports publics. Dans les années 1980, le doux « tadam-tadam » qui berçait notre sommeil a disparu lorsqu'il a fallu souder les rails sans raccord pour les rendre compatibles avec les TGV. Dans les années 1990, le téléphone mobile a connu un essor phénoménal avec à la clé un bruit de fond peu propice au sommeil – d'abord restreint à quelques zones, avant de s'étendre à tout le train. Aujourd'hui, « grâce » aux smartphones et leurs applications de toutes sortes, nous sommes confrontés à tellement de piaulements et de sonneries que le commun des mortels a abandonné toute idée de relaxation. Et voilà que le dernier bastion du sommeil dans les transports publics, les trains de nuit, devraient disparaître à leur tour ?

S'agit-il là d'une dérive due à la pression à devenir de plus en plus productif, d'être joignable à toute heure (et donc réveillé), d'utiliser au maximum le temps à disposition, même quand nous sommes en train de nous déplacer ?

Ou s'agit-il d'une forme de solidarité envers les automobilistes qui, eux non plus, n'ont pas le droit de dormir au volant (même s'ils-elles peuvent au moins choisir leur ambiance sonore de façon individuelle) ? Mais voilà que les voitures autonomes qui s'autopilotent pointent à l'horizon. Les CFF doivent faire attention à ne pas manquer le train en marche. Car que se passera-t-il si les automobilistes, qui deviendront alors des auto-passagers, pourront dormir en toute quiétude, sans être dérangés ? Hein, voilà une idée qui ne vous a sûrement pas effleuré quand vous avez décidé de supprimer les trains de nuit !

Je termine ici ma déclaration d'amour très personnelle aux trains de nuit de la part d'un usager assidu des trains de jour. Je vous souhaite une lecture agréable de ce numéro d'actif-trafiC !

Hanspeter Kunz,
vice-président d'actif-trafiC



Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 900 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Christian Harb, Philippe Koch, Ueli Stückelberger, Andrea de Meuron, Urs Scheuss **Conception graphique** : typisch.ch
Mise en page : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : juin 2015

Vers la fin des classes dans les trains ?

La 1ère et la 2ème classe dans les trains se ressemblent de plus en plus. Il semblerait donc que bientôt seul le prix permettra de distinguer les deux classes. Mais la différence risque de réapparaître sous peu – de manière fort peu réjouissante. *Christian Harb*

Mardi soir, après avoir flâné en ville, je me laisse choir sur le siège d'un wagon à deux étages du train régional de la vallée de la Sihl. Mais quelque chose est différent : le dossier arrière me semble très cosy et le siège en face est très éloigné. Serais-je monté par hasard dans un compartiment de première ?

J'examine attentivement où je me trouve et constate qu'il s'agit d'un ancien wagon de 1ère classe repris des CFF et que la compagnie de trains régionaux de la vallée de la Sihl a transformé en wagon de 2ème classe. La différence n'est cependant pas gigantesque, et je dois de toute façon abandonner ce surplus de confort après quatre minutes, car je suis arrivé à destination.

Moins de confort pour des trajets courts

C'est par les temps de trajet très brefs que les CFF justifient leur intention d'équiper les wagons de 1ère classe dans les trains régionaux de 2+2 sièges comme en 2ème classe. Pourtant, les nouveaux wagons à deux étages destinés autrefois au RER zurichois sont aujourd'hui aussi utilisés comme InterRegio ou RegioExpress entre Bâle et l'aéroport de Kloten, entre Zurich et Coire ou encore entre Lausanne et Vevey, à savoir des trajets pouvant durer jusqu'à une heure et non quelques minutes seulement. On peut se demander pourquoi les passagers accepteraient dans ce cas de payer un billet 70% plus cher qu'en 2ème ? La réponse est simple : pour être sûr-e d'obtenir un siège assis. Cependant, les taux de remplissage en augmentation constante laissent craindre la fin prochaine de cet avantage.

Encaisser au lieu de déclasser

Osons un regard vers l'avenir des CFF. La manière la plus simple et la moins onéreuse de transporter davantage de passagers-ères sans devoir rallonger les trains consiste à transformer peu à peu les places assises dans la 2ème classe

en zones de places debout. On établirait ainsi à terme à nouveau une société de classes – mais avec un confort bien moindre qu'aujourd'hui !

Les CFF n'en sont pas à leur coup d'essai en matière de déclassements. Dans les années 1950, l'offre a été réduite de

trois à deux classes. En réalité, la 3ème classe n'a pas été abolie, mais simplement renommée 2ème classe. L'ancienne 1ère classe (appelée autrefois « classe de luxe ») a été supprimée, l'ex deuxième classe « promue » 1ère classe et la 3ème devint la deuxième classe !



Caricature d'Honoré Daumier du 19ème siècle

Tout était-il vraiment mieux autrefois ?

Sauvons les trains de nuit !

La disparition des trains de nuit est enfin à l'ordre du jour politique en Allemagne. En Suisse, les CFF et le DE-TEC semblent se désintéresser de la problématique. Des militant-e-s d'actif-trafiC ont donc décidé de dénoncer la lente disparition des trains de nuit en janvier en menant une « action pyjama » en gare de Zurich. actif-trafiC demande dans une pétition adressée à la Conseillère fédérale Doris Leuthard et au PDG des CFF Andreas Meyer de sauver les trains de nuit. [Philippe Koch](#)

Les oiseaux migrateurs se retrouvent de plus en plus sur la voie de garage. Le réseau de transports publics (TP) s'étoffe certes de plus en plus en Suisse, mais les liaisons de nuit en direction des pays avoisinants ont connu, eux, une dégradation massive ces dernières années. Les CFF ont supprimé ou laissé supprimer d'importantes liaisons de trains de nuit en direction de l'Europe. Citons pour exemple les correspondances suivantes : Berne - Bruxelles, Zurich - Rome, Zurich - Barcelone, Bâle - Moscou, Bâle - Copenhague, Genève - Bruxelles, Genève - Barcelone, Genève - Rome. actif-trafiC veut avec sa pétition contribuer à sauver les trains de nuit.

Toute personne qui a déjà voyagé en train de nuit en connaît les avantages : même en emportant de nombreux bagages ou le vélo, il est possible d'atteindre sa destination en toute décontraction. Voyager de nuit permet en outre d'économiser

du temps et de l'argent. Les voyageurs arrivent bien reposés au lieu de leur choix tôt le matin et peuvent profiter de toute la journée pour les visites. Ce véritable « hôtel sur rail » permet de faire l'économie d'une nuit à l'hôtel, tout en gagnant une journée de vacances. Un avantage qui compte pour les familles avec enfants est de pouvoir effectuer des longs trajets sans devoir changer plusieurs fois de train.

Une politique climatique crédible?

Une enquête auprès des usagers des trains de nuit a montré que ces derniers n'emprunteraient pas simplement le train de jour, si les trains de nuit étaient supprimés. Seuls 25 % recourraient encore au train. Les 75% restants emprunteraient soit l'avion, soit l'autocar ou renonceraient à leur voyage. La politique climatique de la Confédération ne saurait donc faire l'impasse sur la promotion des trains

de nuit ou considérer ce point comme négligeable. Le voyage en train de Zurich à Berlin n'occasionne qu'un tiers des émissions de CO₂ et moins d'un dixième des émissions d'azote, et consomme moitié moins d'énergie que le même trajet parcouru en avion.

Les trains de nuit sont-ils trop chers ?

Les liaisons de trains de nuit perdent continuellement des parts de marché. Cela est dû à leur position intermédiaire entre un nombre croissant de liaisons TGV et la hausse des vols à bas prix indirectement subventionnés par l'Etat (aucun impôt perçu sur le kérosène). Les coûts effectifs d'un vol ne sont pas transparents pour les voyageurs. Un billet d'avion paraît à prime abord meilleur marché qu'une nuit dans un wagon-lit. Mais il faut ajouter les coûts annexes liés au billet d'avion tels que le trajet pour rejoindre l'aéroport, les nuitées sur place, la perte



« Sauvez les trains de nuit ! »

actif-trafiC en appelle avec cette pétition à la Conseillère fédérale Doris Leuthard et au PDG des CFF Andreas Meyer de maintenir les lignes de nuit toujours en service et de remettre en service les lignes supprimées, en particulier les trajets Genève / Zurich – Rome, Genève / Zurich – Barcelone, Bâle – Moscou, Genève – Bruxelles et Bâle - Copenhague. La Conseillère fédérale Doris Leuthard devrait en outre élaborer une stratégie pour le transport ferroviaire de passagers.

Vous pouvez signer la pétition en ligne : www.umverkehr.ch/fr/trains-de-nuit

de temps productif lors du voyage de jour ainsi que les coûts externes du vol. En additionnant tous ces coûts, le train de nuit est généralement plus économique.

Mauvais arguments

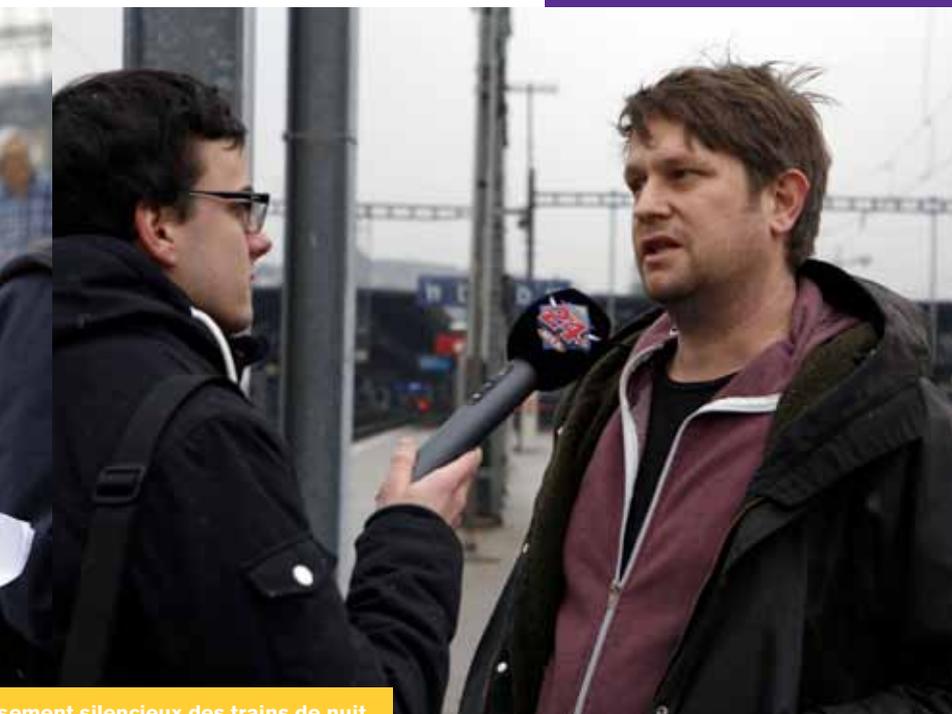
Les compagnies de chemins de fer, et en particulier les CFF, font croire au public qu'il n'existe plus de demande pour les trains de nuit. Le porte-parole des CFF Christian Ginsig a ainsi répondu au Tages-Anzeiger (un journal de Zurich) lors de l'action d'actif-trafiC que l'expérience prouve que la demande de la clientèle pour cette prestation diminue constamment. Mais est-ce réellement le cas ? Ni les CFF, ni la Deutsche Bahn (DB) ne livrent des chiffres qui étayent ces arguments. En janvier 2015, Ulrich Homburg, membre du comité de DB trafic de passagers, a affirmé lors d'une audition publique au parlement allemand que la demande était stable. Il a même

ajouté : « Nous savons sans doute aucun que la demande est bonne. Il s'agit d'ailleurs là d'un des seuls points sur lequel tout le monde s'accorde. » Vraiment tout le monde ? Il semblerait que les CFF et Doris Leuthard ne l'entendent pas de cette oreille.

Le gouvernement allemand a reconnu l'ampleur du problème. Le Ministère pour l'environnement, la protection de la nature, les constructions et la sécurité des réacteurs estime que la suppression de liaisons de trains de nuit va à l'encontre des objectifs de la politique climatique. Le sujet est à la une des médias suite aux auditions au parlement. L'opposition contre les plans de la Deutsche Bahn d'envoyer les trains de nuit sur la voie de garage suscite une vive opposition.

Et les CFF ?

En Suisse, les décideurs ne semblent pas s'intéresser à la problématique. Ceci alors que le Conseil fédéral attend selon les objectifs stratégiques définis pour les CFF que ces derniers « renforcent leur position sur le marché du transport international de passagers par le biais de coopérations avec la division correspondante des CFF. Ils assurent ainsi (...) de bonnes correspondances avec les importants centres économiques. » Or, comment réaliser cet objectif en excluant les liaisons de nuit ? Il faut malheureusement craindre que la DB ne supprime d'autres liaisons de nuit, indépendamment de leur rentabilité, car ce secteur des affaires ne s'accorde pas avec l'accroissement du rendement sur les lignes à très grande vitesse. Et cette hausse semble en ce moment primer sur toute autre considération dans le transport de passagers par rail en Europe – aux dépens des liaisons plus lentes et meilleur marché de jour comme de nuit. Il est grand temps de s'attaquer à ce paradigme. Signez-vous aussi notre pétition !



silencieux des trains de nuit.

Un défi transfrontalier

Ueli Stückelberger, le directeur de l'Union des transports publics (UTP), s'inquiète pour l'avenir du transport ferroviaire de passagers au niveau international et suggère des mesures, car de bonnes liaisons de train internationales sont indispensables pour les voyageurs d'affaires et les touristes. [Ueli Stückelberger](#)

En 2014, le peuple a très clairement accepté le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) avec 62 % de Oui, donnant ainsi un signal en faveur de transports publics forts. Le financement du transport de personnes au niveau régional et national est désormais assuré et l'offre peut donc être progressivement étendue. La planification du transport ferroviaire de passagers au niveau international est plus ardue.

Certes, le FAIF prévoit également des extensions ponctuelles des lignes à haute vitesse (loi sur le raccordement aux LGV) en Suisse et dans les régions avoisinantes. Mais l'offre sur les lignes internationales n'est pas réglée. Du côté suisse, aujourd'hui ce sont les CFF qui déterminent cette offre avec les entreprises de transport des pays voisins – au bon vouloir des entreprises étrangères.

Diminution de l'offre

Le transport ferroviaire de passagers international présente déjà aujourd'hui des lacunes inquiétantes. En outre, la qualité et la quantité des liaisons directes diminuent (à l'exception des TGV et d'ICE, grâce à une bonne collaboration avec Deutsche Bahn et Lyria). Mais beaucoup

de liaisons directes en direction de l'Italie et de la Belgique, dont aussi des trains de nuit, ont disparu ces dernières années.

Des transports publics transfrontaliers de qualité revêtent une grande importance pour la population suisse, tant au quotidien que pour le trafic de loisirs, car un nombre élevé de ménages en ville ne dispose pas de sa propre voiture. Ces personnes apprécient de bonnes offres en liaisons directes, comme le TGV Lyria vers Paris ou les ICE directs de Zurich à Francfort-Hambourg-Berlin. On ne saurait sous-estimer l'importance de telles liaisons internationales directes pour le tourisme.

Vols low-cost

Au niveau international les transports ferroviaires sont confrontés à deux concurrents. Les offres low-cost de compagnies aériennes ont fait fondre la part de marché des trains. En effet, ces derniers ne peuvent concurrencer les avions que sur certains segments phares (par ex. Genève – Paris). Prélever une taxe sur le kérosène (comme sur l'essence) à l'échelon européen ou international ou prélever une taxe de décollage pour chaque passager en partance en avion permettrait

de lutter à armes égales.

Autocars

Les autocars sont le deuxième grand concurrent du transport ferroviaire de passagers. L'UTP est très critique face à cette évolution. Une libéralisation complète des transports en autocars risquerait de ruiner l'ensemble du système des transports publics (TP) en Suisse. Or, les TP ont pour tâche d'offrir une desserte sur tout le territoire helvétique avec des cadences élevées. Un opérateur de cars, lui, peut choisir les destinations les plus rentables aux heures de pointe. Il pourra donc offrir des prix plus avantageux. Il est inacceptable que des autocars fassent la navette entre Zurich et Milan, alors que le tunnel de base du Gothard sera bientôt inauguré !

Les défis sont de taille. Je souhaite que les conditions cadre pour les trains deviennent à nouveau plus équitables grâce à des tarifs en avion prenant en compte toutes les externalités négatives et une autorisation restrictive des autocars. Nous réussirions ainsi à maintenir le transport ferroviaire international de passagers sur le long terme à un niveau élevé.



Photo: Hoff1980, Wikimedia Commons

Bienne et Thounne : bienvenue au club !

Depuis décembre dernier, les villes de Thounne et de Bienne ont changé de cap en matière de politique de transports et ont rejoint la voie des initiatives des villes. Nous les félicitons pour ce succès politique et leur souhaitons bonne chance pour le dur labeur de la mise en œuvre à venir ! **Urs Scheuss (Biel), Andrea de Meuron (Thun)**

La large alliance de l'Initiative des Villes à Bienne a pu savourer le 18 décembre sa victoire. Non seulement le parlement de la ville a accepté à une très large majorité l'initiative, mais il a adopté en même temps le règlement allant de pair. Le référendum étant exclu, le règlement est entré en force le même jour.

Une réussite éclatante à Bienne

Nous avons déjà atteint de nombreux objectifs : le principe que la mobilité douce (piétons et cyclistes) ainsi que les transports publics (TP) sont prioritaires est inscrit dans la Constitution. Ou comme un député l'a exprimé : les piétons, les cyclistes et les usagers des TP sont gagnants ! Il s'agira en outre de combler les lacunes du réseau pédestre et cyclable et d'ancrer dans la législation les efforts déjà consentis aujourd'hui « volontairement » pour promouvoir la sensibilisation de la population à la mobilité durable et pour lancer des projets y relatifs. La gouvernance municipale doit désormais tenir compte d'une gestion durable de la mobilité, et l'Office pour la promotion de la mobilité piétonne et cycliste est garanti

par un règlement et ne peut plus être supprimé par simple mesure d'austérité. Et cerise sur le gâteau, l'administration communale doit régulièrement publier un rapport sur l'état d'avancement des mesures prévues et déjà prises, afin d'éviter que l'initiative ne disparaisse au fond des tiroirs.

Des congestions, un manque flagrant de places de stationnement pour les vélos, des quartiers suffoquant sous le trafic motorisé : les problèmes sont partout les mêmes. Mais les responsables politiques réagissent fort différemment. L'exécutif de Thounne a esquivé sa responsabilité face à l'Initiative des Villes qui avait été déposée durant l'automne 2013. Le Conseil communal, lui, a pris plus d'une année pour soumettre l'initiative sans contreprojet à l'exécutif le 12 décembre 2014 - après avoir pendant de longs mois promis un contreprojet pour lequel il avait obtenu une prolongation du délai. Le comité d'initiative craignait le refus de l'initiative, car des représentant·e-s des commerces au centre-ville et des PME avaient déclaré qu'ils jugeaient l'initiative dangereuse et superflue.

Un Oui de justesse à Thounne

Nous avons été d'autant plus ravis que le parlement accepte (à une seule voix près !) l'initiative. Une date à marquer d'une pierre blanche pour la politique des transports de notre ville ! Grâce à la coopération interpartis et des arguments objectifs, nous avons réussi à convaincre également des membres de partis de la droite.

Mais il ne s'agit que d'un succès d'étape, la ville doit maintenant édicter un règlement comprenant des objectifs chiffrés et des délais ainsi qu'un suivi des mesures. Entre temps des élections ont eu lieu et avec elles, le parlement est devenu un peu plus « urbain » ce qui laisse présager positivement pour une politique des transports respectueuse de l'homme et de l'environnement.

Urs Scheuss fait partie des Verts de Bienne et du groupe régional de l'ATE. Il a coordonné l'initiative des Villes à Bienne

Andrea de Meuron est co-présidente de l'association pour l'initiative des Villes Thounne, membre du Grand Conseil et Conseillère municipale des Verts en Ville de Thounne



Conférence de presse lors du lancement de l'initiative à Thounne et lancement de la récolte de signatures à vélo à Bienne.



« Sauvez les trains de nuit ! »
 Vous pouvez signer la pétition
 en ligne : [www.umverkehr.ch/
 fr/trains-de-nuit](http://www.umverkehr.ch/fr/trains-de-nuit)

En point de mire

Initiative vélo

Le vélo est une réponse appropriée à beaucoup de problèmes de trafic rencontrés dans les villes. Il offre un potentiel intéressant pour relier efficacement sur de moyennes distances la périphérie et le centre des agglomérations. Le vélo est respectueux de l'environnement, peu gourmand en espace, silencieux et sain. L'initiative vélo entend inscrire dans la Constitution fédérale le déplacement à vélo. La Confédération devra alors édicter des principes pour concevoir des réseaux cyclables sûrs, pour les déplacements à vélo au quotidien et pendant les loisirs. Les cantons devront coordonner la promotion et la mise en œuvre et soutenir les villes et agglomérations dans leurs efforts. Pour donner assez de place à la petite reine, il faut maintenant des signatures. Merci donc de signer l'initiative !

Agenda

5 mars au 15 mars

L'Autre Salon à Genève

SUPER ! La septième édition de l'alternative festive et ludique au salon de la bagnole. www.autre-salon.ch

Me 11 mars 2015, 18 h 30

Table ronde : à quand les « autoroutes à piétons » ?

Maison de quartier des Pâquis
 Exposés de MM. Derek Christie de l'EPFL et Laurent Dutheil de la ville de Lausanne. La table ronde réunira le Service de la mobilité de la ville de Genève, l'IMAD, l'Observatoire universitaire de la mobilité et Mobilité piétonne.

13 au 15 mars

Salon-du-velo.ch à Morges.

Me 25 mars 2015, 18 h 15 à 19 h 15

AG d'actif-trafiC

se déroulera dans la salle Hodler du Musée alpin à Berne (Helvetiaplatz 4).

Me 25 mars 2015, 19 h 45

Table ronde : Combien de voitures sont tolérables en ville ?

Peter de Haan (Ernst Basler), Christa Markwalder (CN PLR) et Fritz Kobi (aménagiste transports). Modération : Aline Trede (co-présidente d'actif-trafiC et CN Verts). Après l'AG, avec apéro offert.

actif-trafiC
En avant toute !