



Référence du dossier: 031.11/2013-05-28/470

## Fiche d'information

Date 29.05.2013

---

# Lignes ferroviaires régionales avec une faible rentabilité et infrastructure dédiée au TRV

**Il conviendra à l'avenir de se demander si le remplacement d'une ligne ferroviaire régionale présentant un degré de couverture des frais inférieur à 30% par une ligne de bus ne serait pas une alternative valable et quelles seraient les conséquences de ce transfert sur la desserte des régions concernées. Pour qu'un tel examen soit pertinent, il faut que l'offre ferroviaire considérée circule sur une infrastructure (au moins en partie) exclusivement dédiée au trafic régional des voyageurs (TRV). Le tableau ci-joint liste les lignes ferroviaires qui remplissent ces conditions (état offres 2013).**

Il s'est avéré à plusieurs reprises que des économies de coûts substantielles ne sont réalisables qu'à deux conditions : l'exploitation ferroviaire est transférée et toute l'infrastructure ferroviaire peut être désaffectée, faute de quoi les économies de coûts ne sont que minimales. En effet, les frais fixes de l'exploitation de l'infrastructure sont élevés.

Afin de souligner que l'examen ne doit pas considérer uniquement la rentabilité, d'autres critères d'évaluation sont imposés en sus :

- Une desserte de base appropriée
- Les préoccupations de la politique régionale, notamment les besoins de développement économique de régions rurales désavantagées ;
- Les intérêts de la politique d'aménagement du territoire;
- Les intérêts de la protection de l'environnement ;
- Les intérêts des personnes handicapées.
- Le taux d'utilisation aux heures de pointe
- Les effets d'un transfert rail-bus sur la qualité de la desserte des régions concernées
- La substance de l'infrastructure en place



Référence du dossier: 031.11/2013-05-28/470

Il y a lieu d'examiner l'exploitation ferroviaire avant d'investir dans de nouveaux moyens d'exploitation ou dans l'infrastructure. Cet examen doit être répété tous les dix ans en règle générale. Les expériences réunies jusqu'ici laissent penser qu'un remplacement par une ligne de bus pourrait s'avérer judicieux dans quelques cas seulement. C'est notamment le cas si la solution de rechange permet à la population de bénéficier d'une offre de transport public de meilleure qualité et moins chère. Cet objectif a été atteint avec le remplacement, par exemple, des offres ferroviaires Wohlen-Meisterschwanden, Büren an der Aare-Soleure et dans l'Emmental.

Le tableau ci-après indique les lignes ferroviaires dont le degré de couverture des frais est inférieur à 30 % et qui circulent (au moins en partie) sur des infrastructures exclusivement dédiées au TRV (état offres 2013):

<b>Ligne</b>	<b>ET</b>	<b>Cantons</b>
(Morteau -) Le Locle-Col-des-Roches - La Chaux-de-Fonds (Prolongement SNCF)	CFF	NE
(Singen -) Thayngen - Erzingen (- Waldshut)*	DB	SH
Aigle - Les Diablerets	TPC	VD
Aigle - Ollon - Monthey – Champéry	TPC	VS, VD
Apples - L'Isle	MBC	VD
Sonceboz-Sombeval – Moutier	CFF	BE
Bulle – Broc	TPF	FR
Bulle – Montbovon	TPF	FR
Kerzers – Lyss	BLS	BE, FR
Le Noirmont – Tavannes	CJ	BE, JU
Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds	TRN	NE
Martigny - Le Châtelard-Frontière	TMR	VS
Morges - Apples – Bière	MBC	VD
Porrentruy - Bonfol	CJ	JU
S9 Sissach - Läufelfingen - Olten	CFF	BL, SO
Solothurn - Moutier	CFF	SO, BE
Vallorbe - Le Pont (- Le Brassus)	CFF	VD

\*) Thayngen – Erzingen: la section Schaffhouse-Erzingen sera électrifiée et rattachée au RER Schaffhouse

Cet examen fait partie du projet « Réexamen des tâches de la Confédération » du Conseil fédéral, qui vise à assurer une politique financière durable. Cette mesure a été adoptée par le Conseil fédéral dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.2.

**Renseignements:**

Office fédéral des transports  
Information  
031 322 36 43  
presse@bav.admin.ch