**Zeitschrift:** Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Band:** 53 (1982)

**Heft:** 4: Horaire cadencé

**Artikel:** Un train chaque heure! : La deuxième révolution du chemin de fer

**Autor:** Rennwald, Jean-Claude

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-824522

**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:** 14.07.2025

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

# Un train chaque heure!

## La deuxième révolution du chemin de fer

**«Un train chaque heure!» Dès le 23 mai, ce slogan deviendra réalité, avec l'introduction du fameux horaire cadencé, qui est en quelque sorte la deuxième révolution du chemin de fer en Suisse, après celle de la nationalisation, à la fin du siècle dernier. Cet horaire s'appliquera à l'ensemble du réseau ferroviaire, et les horaires des chemins de fer privés et des courses automobiles postales y seront adaptés, dans toute la mesure du possible.**

L'horaire cadencé présente les principales caractéristiques que voici:

- *Les heures de circulation sont faciles à mémoriser,* grâce à un horaire systématisé appliqué à l'ensemble du réseau. Le système repose sur trois catégories de trains circulant à intervalles fixes d'une ou de deux heures:
  - les trains intervilles qui, avec de rares arrêts intermédiaires, assurent les relations rapides entre les grands centres et les régions périphériques du pays;
  - les trains directs qui, avec des arrêts plus fréquents, relient les villes de moyenne importance;
  - les trains régionaux, qui desservent les autres gares et assurent les correspondances, dans les gares de jonction, avec les trains directs et les trains intervilles.
- *L'horaire est plus étoffé en raison d'un accroissement* d'environ 20% des prestations journalières en kilomètres, à raison de deux tiers pour les trains intervilles et directs, et d'un tiers pour les trains régionaux. C'est ainsi 37 000 kilomètres de plus qu'effectueront chaque jour les compositions des CFF dès le 23 mai, pour atteindre un total de 210 000 kilomètres parcourus quotidiennement.
- *Les correspondances sont plus nombreuses et mieux adaptées.* Les relations ainsi améliorées permettent de réaliser des gains de temps appréciables dans la plupart des cas. Des liaisons entre deux localités sont en principe offertes toutes les heures, très souvent par des trains de catégories différentes.

### Effort supplémentaire du personnel...

Cette augmentation de l'offre, s'ajoutant à l'obligation de faire partir à chaque heure un train aux mêmes minutes, pour une liaison donnée, demanderont un effort supplémentaire au personnel ferroviaire.
Les CFF n'ont d'ailleurs rien négligé pour que leurs agents soient prêts au jour J: journée d'instruction pour chefs de gare, mise au courant des responsables à tous les niveaux, informations de l'ensemble du personnel.

### ...et de la clientèle!

Mais l'horaire cadencé exigera aussi un effort d'adaptation de la part de la clientèle des CFF, car le changement d'horaire sera

**Comment cela se passera**

Pour donner une idée de ce que sera l'horaire cadencé, prenons un exemple concret, celui du trajet Lausanne-Berne. Dès le 23 mai, ce sont seize trains intercity qui partiront de Lausanne sur cette ligne. Les heures de départ seont parfaitement cadencées: 6 h. 32, 7 h. 32, 8 h. 32, et ainsi de suite jusqu'à 21 h. 32.
Dix trains directs, avec arrêts à Palézieux, Romont et Fribourg, circuleront en outre sur cette ligne. Heures de départ: 5 h. 29, 6 h. 43, 8 h. 09, 10 h. 09, 12 h. 09, 14 h. 09, 16 h. 09, 18 h. 09, 20 h. 09, 23 h. 09.
A cela s'ajouteront les trains régionaux (omnibus).

sans commune mesure avec ce que nous connaissions jusqu'ici. Presque toutes les heures de circulation seront modifiées, et il y aura de nombreux changements relatifs aux quais de départ et d'arrivée.
Les CFF vont aussi introduire plusieurs innovations pour satisfaire leurs clients. Quelques exemples:

- les gares de bifurcation auront une meilleure dotation en chariots à bagages;
- des panneaux seront disposés aux endroits appropriés pour renseigner les voyageurs et canaliser le trafic. Au début, certaines gares, dont celles de Lausanne et de Genève, seront dotées de pavillons de renseignements rapides et clairs. A titre d'essai, les quais seront provisoirement divisés en secteurs dans les gares de Berne, Lausanne, Olten et Zurich;
- près de cent trains intercity et directs seront dotés d'une voiture-restaurant, soit 17% de plus qu'à l'heure actuelle. On examine en outre la possibilité d'un service du petit déjeuner sur plateau «à la place», dans certains trains du matin sans wagon-restaurant;
- le nouvel indicateur officiel aura 400 pages de plus, et il aura une présentation nouvelle.

## Compétitivité renforcée

Cette réforme ne permettra certainement pas de rétablir l'équilibre financier des CFF, mais elle devrait tout de même accroître la compétitivité du chemin de fer.
Selon Litra, le service d'informations des transports publics, seule une cadence de trente minutes dans l'ensemble de la Suisse deviendra conforme à la disponibilité des moyens de transports publics. Elle est nécessaire pour concurrencer celle des automobiles privées.
Mais pour qu'une cadence de trente minutes puisse être réalisée un jour, il y a lieu de repenser toute la question des investissements, et cela, c'est une autre histoire.

**Jean-Claude RENNWALD**
**membre de la commission du bulletin**