

Le chemin de fer: un moyen de transport moderne (suite)

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **102 (1976)**

Heft 7: **Le chemin de fer**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72921>

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 CHEMIN DE FER: UN MOYEN DE TRANSPORT MODERNE (suite)

Parmi les différentes caractéristiques que l'on demande à un moyen de transport moderne, il convient de ne pas oublier des coûts d'exploitation pouvant raisonnablement être couverts par les utilisateurs et par la collectivité, à la mesure des services rendus. La récente publication du compte routier 1973 incite à certaines réflexions sur la concurrence entre le rail et la route.

Pour 1973, le degré de couverture des dépenses est de 106 %, alors que pour le compte capital, il est de 108 % (il convient toutefois de se souvenir que le taux d'imputation des frais routiers, c'est-à-dire la part payée ou à payer par les usagers est inférieure à 100 % pour les routes cantonales et communales). Au premier abord, cela semble signifier que les usagers de la route payent plus que leur part, de sorte que le rail est mal venu de parler de conditions de concurrence désavantageuses par rapport aux transports routiers, puisque ces derniers payent leur dû des frais de l'infrastructure qu'ils utilisent. En fait, on a retrouvé cet argument il y a quelques semaines lors d'un débat télévisé et il sert d'argument pour une campagne dénonçant régulièrement l'ampleur du déficit et de l'endettement des CFF, sans toutefois proposer le moindre remède.

Pour démontrer le mécanisme fallacieux de ce raisonnement, on ne peut faire mieux que citer le représentant des transports routiers lors du débat télévisé cité : pour une course Lausanne-Bâle, un poids lourd de cet entrepreneur paie 50 francs (sous-entendu : de taxes sur le carburant). Sur le même trajet, on peut évaluer l'écot fourni par une voiture de tourisme à 15 francs environ, soit le tiers de celui du poids lourd. On voit que cette relation ne correspond ni à la part de l'usure de la voie publique (proportionnelle, on le sait, à la quatrième puissance de la charge par essieu : dans le cas particulier, l'usure provoquée par le poids lourd représente plusieurs milliers de fois celle de la voiture légère), ni à la prestation de transport fournie. De fait, le mode de perception actuel de cette part est le plus facile (comment différencier le carburant en fonction du poids du véhicule qui le consommera ?) et tient largement compte du degré de résistance des utilisateurs touchés. Sur ce dernier point, on pourrait épiloguer longuement sur la position équivoque des grands clubs routiers, qui s'abstiennent de toute mention de la disparité des contributions relatives des automobilistes et des transporteurs routiers.

Il n'est pas question de laisser croître déficit annuel et endettement des chemins de fer, ni de supprimer ces derniers. En revanche, on peut se demander s'il est vraiment dans l'intérêt de la collectivité que, grâce à une insuffisante contribution des transports routiers aux frais d'infrastructure (ou plus exactement, grâce au subventionnement de la part des automobilistes), la route impose des tarifs trop bas pour que le rail puisse représenter une concurrence satisfaisant à des critères économiques. Il est évident qu'une perception plus juste des parts aux frais de construction et d'entretien des routes aurait pour conséquence un relèvement des tarifs et une position plus concurrentielle pour le rail et favoriserait une certaine redistribution des transports. On objectera qu'il en résulterait une hausse du coût de la vie ; comme on ne voit quelles ressources autres qu'une augmentation des taxes ou des impôts la Confédération pourrait mobiliser

pour supporter le déficit des chemins de fer, nos autorités politiques vont inéluctablement devoir faire leur choix. Le récent message du Conseil fédéral, préconisant le doublement de la ligne du Loetschberg, montre quelle pourrait être la voie choisie. Il serait évidemment souhaitable que la conception globale des transports, tant attendue, soit enfin publiée, pour guider les choix à prendre et pour dissiper les équivoques subsistant actuellement. En outre, nous pensons qu'une conception globale des transports est indissociable d'une conception globale de l'énergie, aussi bien pour des raisons techniques et écologiques que politiques.

Il n'est pas question d'annoncer l'avènement de l'âge d'or du rail, même si les options les plus raisonnables étaient prises. D'une part, la généralisation de l'automobile privée a créé des états de fait irréversibles, notamment dans le domaine de l'habitation. Il n'est plus possible de desservir intensivement toutes les zones périphériques, parfois assez éloignées, où réside une part importante de la population active employée dans les villes. Les transports routiers ont fait depuis longtemps la preuve qu'ils sont l'indispensable complément du rail pour la collecte et la distribution des marchandises transportées par ce dernier. Il ne serait pas opportun pour le chemin de fer de refuser comme par le passé certains transports ne correspondant pas à son équipement ou à ses capacités ; il lui faudra poursuivre un sérieux effort d'imagination en vue d'une plus grande souplesse, la qualité du service étant souvent un élément aussi important que le prix. La grande majorité de nos concitoyens admettent qu'en cette période difficile la Confédération supporte un inévitable déficit ou tolère un accroissement de la dette des CFF ; il serait regrettable que cette bonne volonté soit déçue par une détérioration des prestations.

Nous sommes parfaitement conscients de ce que la pression d'intérêts importants, l'interdépendance des administrations ferroviaires européennes (notamment en ce qui concerne les tarifs) ou les contingences politiques nationales et internationales compliquent à l'envi les données des problèmes exposés ci-dessus. Néanmoins, l'importance pour la nation de notre réseau ferroviaire — offrant les artères les plus sûres et les capacités les plus élevées — justifie de la part de nos responsables le plus grand courage politique.

Les récents débats consacrés à la relance dans notre pays ont montré les limites assignées aux programmes proposés par les disponibilités financières. Les chemins de fer disposent de projets bien préparés, répondant à des nécessités depuis longtemps établies, allant de la suppression des passages à niveau à la construction de nouvelles lignes, propres à offrir des débouchés à une large palette d'entreprises ou d'industries, pour le bénéfice des usagers. C'est donc avec beaucoup d'intérêt que l'on attend les prochaines échéances.

JEAN-PIERRE WEIBEL.

P.-S. — En raison de l'abondance des matières, la publication du dernier article de notre série, consacré à l'utilisation de moteurs asynchrones en traction électrique, ne paraîtra que dans un prochain numéro.