

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 117 (1991)
Heft: 25

Artikel: Conservons-nous les meilleurs chemins de fer d'Europe?
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77689>

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: 13.01.2026

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

Conserverons-nous les meilleurs chemins de fer d'Europe ?

Les chemins de fer suisses – CFF et compagnies privées confondues – viennent d'être reconnus comme les meilleurs d'Europe. Jugement dont on mesurera la valeur en apprenant qu'il émane de la revue ferroviaire française *La Vie du Rail*, dont la rédaction est composée d'orfèvres en la matière. Dans le même temps, le Conseil fédéral vient de faire savoir que la charge financière pour la Confédération constituée par les CFF ne saurait plus augmenter et franchir la barre des deux milliards de francs par an. Faut-il donc renoncer à une qualité de prestations que le monde entier nous envie et qui constitue un modèle pour les autres administrations ferroviaires ? N'avons-nous réellement plus les moyens de cette qualité ? Le rôle du rail dans la qualité de la vie ne serait-il qu'un éphémère mirage ?

Comment on voit nos chemins de fer à l'étranger

Dans son numéro du 17 octobre dernier, l'hebdomadaire français *La Vie du Rail*¹ présente le « palmarès européen du train », établi sur la base de dix critères. Il compare à cet effet 25 réseaux européens. La France en est exclue pour raison d'éthique (les auteurs de l'étude estiment qu'elle arriverait parmi les trois premiers) et l'URSS n'y figure pas non plus, à cause

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL,
RÉDACTEUR EN CHEF

des dimensions largement extra-européennes de son réseau ainsi que de son actuel éclatement politique.

Les comparaisons entre réseaux ont été effectuées principalement à l'aide de l'annuaire statistique 1989 de l'UIC (Union internationale des chemins de fer), mais aussi sur la base de la connaissance des réseaux que possèdent les auteurs de l'étude. C'est dire qu'aussi bien les opinions personnelles – donc la subjectivité – que les faits mesurables – l'objectivité – y trouvent leur compte.

Critères de jugement

Chaque critère donne lieu à une note de 1 à 10. Le classement final est obtenu en faisant la moyenne des notes, corrigée à l'aide d'un facteur permettant de tenir compte de la densité de chaque réseau. On aurait pu ajouter à ces critères celui de la sécurité. L'exemple de la SNCF durant ces dernières années montre que même un réseau moderne n'est pas à l'abri de graves accidents.

1. La vitesse

Le réseau allemand arrive en tête, suivi à courte distance par celui des Britanniques et des Italiens en raison à la fois de la présence d'une offre à grande ou très grande vitesse plus ou moins

importante, et de l'existence de très nombreux trains express et rapides classiques dont la vitesse moyenne dépasse largement celle des meilleurs trains des autres réseaux. Pour l'UIC, la grande vitesse commence au-delà de 160 km/h et la très grande vitesse au-delà de 200 km/h ; la Suisse est donc exclue de ce club.

2. La fréquence

Les réseaux adeptes du cadencement (trains à horaires fixes et rapprochés sur les mêmes relations) comme la Belgique, les Pays-Bas, la Suisse et – sur l'essentiel de leurs réseaux respectifs – l'ouest de l'Allemagne et la Grande-Bretagne, sont favorisés.

3. Le confort

Il s'agit d'un critère très subjectif, dont la notation est le résultat d'un équilibre difficile. Ainsi, pour ne prendre que l'exemple assez connu de la Grande-Bretagne, comment concilier le confort intérieur des trains avec leurs moelleuses banquettes et l'état souvent cahotant de la voie, notamment dans les nombreuses traversées de gares ?

4. Le prix

La notion de prix est moins subjective. Le principe choisi est celui de l'attractivité du train en matière de prix, en tenant compte de la relation entre le pouvoir d'achat local et le coût du déplacement en voiture, en autocar (s'il existe des lignes routières à longue distance) ou en avion.

5. L'état

L'état du matériel a été jugé en fonction de l'aspect extérieur, de ses conditions d'utilisation – plus ou moins intensive –, des contraintes climatiques, du taux moyen d'immobilisation, de son âge et de sa sophistication (il est bien entendu plus facile d'entretenir une automotrice électrique classique qu'un TGV, un ICE ou un Pendolino).

6. L'état financier des réseaux

Il est difficile de juger l'état financier des réseaux : en effet, nombre d'entre eux incluent directement dans leurs recettes tout ou partie des subventions diverses des Etats et autres autorités de tutelle. Le principe retenu est simple : on a calculé un taux de couverture des dépenses directes du réseau par les recettes directes du trafic. Ce résultat tient compte toutefois assez imparfaitement de certaines charges variables selon les réseaux en matière d'infrastructures (dans certains pays, l'Etat paie tout), de personnel (y compris retraites et œuvres sociales) et, en général, de service public plus ou moins compensé. L'endettement des réseaux est aussi pris en compte.

7. La productivité

Le calcul de la productivité du travail des cheminots s'exprime en nombre d'unités kilométriques par agent (tonnes.kilomètres plus voyageurs.kilomètres).



¹ *La Vie du Rail*, rue de Milan 11, F-75440 Paris Cedex 01.

tres). L'inconvénient majeur de ce calcul réside dans la faible appréciation de l'effort commercial de certains réseaux qui se manifeste par la diversification des trafics dans le domaine du fret et, notamment, par l'essor des techniques combinées apportant une nouvelle qualité au transport, d'où un handicap pour la Suisse ! Ce calcul favorise donc quelque peu un trafic lourd (charbon, sidérurgie, etc.), reflet d'une économie traditionnelle, associant paradoxalement dans le trafic ferroviaire des pays aussi divers que la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Suède et le Luxembourg ! On remarque le record de productivité espagnol (2^e rang européen après la Suède) qui, même s'il est en partie dû aux effectifs relativement faibles de la RENFE, est aussi le résultat d'une politique de modernisation.

8. L'intensité du trafic

On la calcule de manière à tenir compte à la fois de l'intensité et de la charge sur les voies. Premier calcul : la division du nombre d'unités.kilomètres par le nombre de kilomètres de lignes exploitées ; second calcul : la division du tonnage kilométrique brut remorqué des trains par le kilométrage du réseau.

Dans la plupart des réseaux européens, de nombreux cheminots effectuent indifféremment des tâches mixtes, voyageurs et marchandises, et la plupart des trains roulent sur les mêmes voies. Les réseaux qui assurent un fort trafic marchandises ont souvent plus de difficultés à faire circuler leurs trains de voyageurs, car la coexistence des deux trafics handicape leurs performances de vitesse voyageurs. Il était donc nécessaire d'en tenir compte.

9. La ponctualité

Ce critère est en grande partie dépendant de l'encombrement des voies. Dans ce domaine, les critères SNCF, par exemple, sont assez différents de

Le palmarès européen du train. (Source : *Vie du Rail* N° 2315.)

Pays/critère N°	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Moyenne*
1. Suisse	5	10	10	3	10	5	8	7	10	6	7,6/10
2. Allemagne (DB)	8	9	8	4	8	4	7	7	7	8	7,3/10
3. Pays-Bas (NS)	4	10	7	5	7	5	9	7	8	6	6,8/10
4. Suède (SJ)	4	3	8	2	8	8	10	10	8	7	6,5/10
5. Autriche (ÖBB)	4	7	7	4	8	5	5	6	8	8	6,3/10
6. Belgique (SNCB)	4	10	4	5	6	4	5	7	8	4	6,2/10
7. Grande-Bretagne (BR)	8	9	8	3	6	7	4	3	7	5	6,1/10
8. Finlande (VR)	6	3	9	6	8	8	8	4	6	6	6,0/10
9. Italie (FS)	7	7	7	8	7	2	5	6	4	7	5,9/10
10. Espagne (RENFE)	5	3	7	8	6	3	9	4	6	7	5,8/10
11. Luxembourg (CFL)	4	5	7	5	7	4	4	5	7	5	5,8/10
12. Allemagne (DR)	2	6	4	8	5	3	5	8	6	5	5,7/10
13. Pologne (PKP)	5	6	4	6	3	3	7	8	4	5	5,4/10
14. Danemark (DSB)	4	5	6	3	8	7	4	4	7	4	5,2/10
15. Hongrie (MAV)	4	5	4	8	5	3	3	6	5	4	5,1/10
16. Tchécoslovaquie (CSD)	2	4	3	7	4	3	5	8	5	4	5,0/10
17. Norvège (NSB)	4	3	2	2	8	7	6	3	8	4	5,0/10
18. Portugal (CP)	4	4	5	8	6	4	5	4	5	4	4,8/10
19. Yougoslavie (JZ)	2	4	4	7	4	3	3	6	4	3	4,4/10
20. Roumanie (CFR)	2	3	1	8	2	3	9	9	3	4	4,3/10
21. Bulgarie (BDZ)	2	5	3	7	3	4	6	7	4	3	4,3/10
22. Irlande (CIE)	3	3	6	8	4	3	2	2	5	2	3,7/10
23. Irlande du Nord (NIR)	2	2	3	7	3	5	1	1	5	1	3,0/10
24. Grèce (OSE)	1	2	3	6	4	3	3	3	3	2	2,9/10
25. Albanie (HSH)	1	1	1	6	2	1	1	2	3	5	2,2/10

* Pour le calcul de la moyenne, une correction tenant compte de la densité du réseau a été apportée.

(France 10 3 7 5 7 8 9 6 7 9 6,9/10)

ceux de la majorité des autres réseaux : ainsi, sur le réseau SNCF, on considère qu'en trafic « rapides » et « express », un train n'est en retard que lorsque son retard dépasse quatorze minutes alors qu'en banlieue, la fourchette est de trois à cinq minutes. Pour tous les autres réseaux européens, pour lesquels, il est vrai, les distances à parcourir et les vitesses imposées sont souvent bien moins grandes, la notion de retard est plus simple : l'heure c'est l'heure ! Avec toutefois, selon les pays, une tolérance d'une ou deux minutes.

10. La capacité d'innovation et d'investissement

Si, dans ce domaine, la part de subjectivité reste forte, on peut toutefois définir quelques paramètres objectifs qui ne favorisent pas seulement les grands réseaux, à la pointe de la technique, notamment celle de la grande vitesse. On peut ainsi considérer l'importance du pourcentage des investissements ferroviaires par rapport au revenu national, à la meilleure utilisation de la main-d'œuvre (polyvalence), à la part de la signalisation automatique, à l'apport de l'informatique dans le domaine commercial comme celui de l'exploitation, etc. Autant d'innovations qu'un petit réseau comme celui de la Suisse a su faire siennes.

La densité du réseau ferré

Bien qu'elle n'apparaisse pas dans les dix critères, la couverture du territoire mérite d'être prise en compte, vu les énormes disparités entre réseaux : 1,8 km de voies ferrées par 100 km² de surface du territoire pour le réseau grec, contre 12 km pour les réseaux suisses ! Le record revient à l'Allemagne de l'Est (DR), avec 12,9 km pour 100 km². On peut remarquer que, dans les cas extrêmes de la Suisse et de la Grèce, le système économique, le niveau de vie, tout comme le taux de motorisation ne font rien à l'affaire, car le maintien d'un réseau maximal est



d'abord le fait de la volonté politique des Etats.

La situation des pays scandinaves est particulière : si la densité kilométrique des réseaux y est faible, le rapport du kilométrage ferroviaire et de la population est élevé et le train répond bien aux besoins.

La place de la Suisse

C'est avec un grand plaisir, mais sans réel étonnement qu'on trouve la Suisse au premier rang de ce classement. Aussi bien les CFF que les réseaux dits privés (dans la plupart desquels les collectivités régionales ou locales détiennent une part prépondérante) récoltent les fruits d'une politique de modernisation technique et d'amélioration des prestations, favorisée par la prise de conscience de la nécessaire protection de l'environnement.

Il faut également remarquer que l'industrie ferroviaire suisse s'appuie sur une longue tradition d'avant-garde dans le domaine technique. Certes, les progrès enregistrés, du fait des contraintes imposées par la topographie et la démographie suisses, sont moins spectaculaires qu'un TGV ou un ICE, mais tout aussi remarquables : qu'on songe au domaine des chemins de fer à crémaillère, où la Suisse occupe une position de leader mondial. Du reste, la nouvelle locomotive 2000, avec sa vitesse maximale de 230 km/h, fait entrer notre pays dans le club de la très grande vitesse ferroviaire selon les critères de l'UIC. On se souviendra également que les voitures voyageurs internationales des CFF sont admises à circuler à 200 km/h et qu'une minime adaptation du système de freinage peut également rendre aptes les voitures de type IV à cette vitesse.

Cette place flatteuse pour les chemins de fer suisses n'est pas le fait du hasard, face à nos voisins allemands et italiens, par exemple. Elle a exigé d'importants investissements, alors que la structure même de l'économie des transports exclut pratiquement la rentabilité d'un réseau ferré, et implique donc l'apport des collectivités publiques. Le haut niveau de qualité documenté par l'étude ne peut s'exprimer en termes économiques : quelle est la rentabilité d'un siège remboursé par rapport à une banquette en bois ? Personne n'est encore disposé à chiffrer le gain, au niveau national, d'un transfert des pendulaires de la région lémanique de la voiture privée au rail !

En confinant les calculs de rentabilité à l'exploitation ferroviaire, sans tenir compte de tous les phénomènes induits, on risque de céder à la funeste tentation d'augmenter les tarifs (dans l'espoir d'une meilleure couverture des coûts) – et on arrive à une compétitivité affaiblie...

L'avenir des CFF en jeu : la position de la Direction générale

En 1973 déjà, Roger Desponds, alors président de la Direction générale, attirait l'attention sur deux problèmes essentiels pour l'avenir des CFF² :

- l'assise financière insuffisante de l'entreprise
- l'absolue nécessité d'adapter l'infrastructure aux exigences futures.

Il relevait la dégradation des résultats financiers qui s'annonçait, dont la cause était structurelle et non conjoncturelle. Par ailleurs, il envisageait le début des travaux de percement d'un tunnel de base du Saint-Gothard pour 1979 au plus tard ! Même si l'évolution de la conjoncture économique a ralenti momentanément la croissance économique, donc atténué l'urgence, le retard pris par ce dernier projet a atteint des proportions catastrophiques, plaçant notre pays dans une situation extrêmement inconfortable face à ses partenaires européens.

Aujourd'hui, force est de constater que les CFF sont arrivés à un tournant aussi dangereux que décisif, parce que le monde politique n'a pas réalisé que les schémas traditionnels ne sont plus applicables en matière de politique des transports.

Il ne suffit ainsi pas de décréter que les CFF doivent réduire leur déficit pour que cela soit faisable, eu égard aux tâches qui leur sont imposées et à l'évolution structurelle déjà prévue en 1973.

Un malentendu fondamental existe encore dans de larges milieux quant à la gestion qu'on attend de la grande régie. Son rôle sur le plan national exclut qu'elle s'oriente sur les seuls principes de l'économie de marché. Les prestations qu'on lui demande implicitement, notamment dans le cadre de la protection de l'environnement et de la conservation de l'énergie, ne peuvent pas être financées par des moyens propres. En outre, et il faut avoir le courage de le dire, un réseau ferré *national* – c'est-à-dire au service de la nation entière – ne peut plus présenter de comptes positifs, ni même couvrir ses coûts. Les limites d'opérations (en partie cosmétiques) comme les mandats de prestations de 1982 et 1987 sont clairement visibles.

L'heure des choix est arrivée

Confrontée à la perspective de déficits croissants, sommée par le Parlement de mettre fin à cette évolution, vertement critiquée par la Banque nationale pour sa prétendue contribution à l'inflation³, la Direction générale des CFF a choisi de placer une fois de plus clairement les autorités politiques devant leurs responsabilités, ce qu'avait déjà fait il y a quelques années – en vain –

Werner Latscha, alors président de la Direction.

Le 1^{er} novembre dernier⁴, cette mise en demeure s'est voulue éclatante, puisque ce sont les trois directeurs généraux qui, sous la présidence de Carlos Grosjean, président du Conseil d'administration des CFF, s'adressaient à la presse, et, à travers elle, au peuple suisse et à son Parlement, en présentant un « Livre blanc sur l'avenir des CFF ».

Le directeur général Claude Roux, fort du palmarès européen du train évoqué plus haut, réfute de façon convaincante le reproche d'immobilisme face à l'évolution des dépenses. C'est ainsi que le personnel des CFF a diminué de 8% entre 1975 et 1990, alors que les prestations de la régie ont connu pour la même période une augmentation spectaculaire :

- personnes transportées + 25 %
- kilomètres-voyageurs + 38 %
- tonnes transportées + 50 %
- tonnes-kilomètres + 61 %,

alors que la part du personnel dans les charges tombait de 62 à 56 %.

On peut remarquer qu'à la diminution de 8% de l'effectif dans la période considérée s'oppose une augmentation de 12% pour l'ensemble du personnel de la Confédération et même de 28% pour les PTT !

La place de leader européen est méritée et à son prix, mais n'a pas été acquise au mépris des contingences économiques.

Pour le directeur général Benedikt Weibel, l'évolution du monde européen des transports dans lequel opèrent les CFF conditionne celle des résultats financiers :

- à la hausse :
 - saturation de l'infrastructure
 - engorgement du trafic
 - impact sur l'environnement
- à la baisse :
 - croissance économique
 - niveau des prix pratiqués sur le marché
 - adéquation des structures.

A la distorsion de concurrence sur le marché du trafic marchandises, due à une lutte acharnée dans le domaine des transports routiers (qui ne devrait que s'aggraver dès 1993), s'ajoute la part de 56% du personnel dans les charges : Swissair estime que son propre chiffre de 40% lui fait perdre sa compétitivité face aux compagnies étrangères ! Remarquons en passant que Swissair n'est pas liée à son personnel par les contraintes d'un statut

² « Les CFF face à leur avenir », Bulletin technique de la Suisse romande N° 26 du 8 décembre 1973.

³ Les chiffres démentent clairement cette assertion : l'évolution des tarifs est restée en deçà de celle de l'indice des prix.

⁴ La première partie du présent article a été rédigée avant cette date.

de fonctionnaire comme les CFF – et qu'elle ne se prive actuellement pas d'exercer sa liberté à cet égard, renonçant par exemple à la compensation du renchérissement.

Benedikt Weibel conclut qu'il est illusoire de penser que le cadre financier actuel permette à la fois de maintenir le système de transport ferré actuel et de procéder aux investissements nécessaires.

Le président de la Direction générale, Hans Eisenring, demande fermement que soit établie une véritable politique des transports :

- définition des buts indispensables au pays
- fixation du cadre et des lignes directrices du développement du réseau
- attribution aux CFF du rôle d'instrument de la politique nationale (pas seulement des transports : écologie, énergie, péréquation entre régions de capacité économique disparates)
- reconnaissance accrue du rôle joué au niveau européen.

Les buts, pour la Direction générale, sont clairs : il s'agit de développer qualitativement le réseau actuel et d'adapter sa capacité aux nouvelles exigences, mais le financement n'en est pas assuré.

Les moyens nécessaires correspondent à une augmentation annuelle de 10 à 15 % des ressources financières attribuées à l'entreprise ; pour un montant total actuel de quelque 2 milliards, cela représente aujourd'hui 200 à 300 millions de francs de plus par an.

Si la Confédération n'est pas en mesure d'assumer ces charges, trois possibilités fondamentales s'offrent aux CFF.

1. redimensionnement de la structure générale de l'entreprise
2. renoncement à certains projets d'importance nationale
3. privatisation – ce qui entraînerait la limitation des prestations aux seuls secteurs rentables.

Cette dernière possibilité jouit d'une certaine faveur dans de larges cercles économiques, qui méconnaissent totalement le rôle du réseau ferré dans l'équilibre économique, politique et social de notre pays. On peut craindre que le nouveau Parlement, qui aura à trancher – et très vite –, ne cède aux chants de ces funestes sirènes, contribuant à instaurer en Suisse le déséquilibre Nord-Sud que connaissent notre continent et notre planète. La privatisation est vigoureusement combattue par les CFF, qui la jugent incompatible avec leur rôle essentiel dans la lutte contre les disparités régionales.

Mis à part le rôle essentiel de voie de transit attendu de la part de la Suisse, l'entrée dans l'Espace économique

européen (EEE) pose trois exigences aux CFF :

- ouverture de l'accès au réseau suisse à des entreprises étrangères (ce qui est déjà le cas, par exemple pour le train-hôtel Talgo Zurich-Barcelone) ;
- séparation entre gestion de l'entreprise et politique, postulat aujourd'hui réalisé ;
- séparation de la gestion entre infrastructure et exploitation, également entrée dans les faits.

Aucune solution miracle n'est à attendre d'un coup d'œil par-dessus les frontières ; l'endettement des réseaux voisins est comparable à celui du nôtre :

- DB : $2,7 \times$ le chiffre d'affaires annuel
- SNCF : $2,0 \times$ le chiffre d'affaires annuel
- CFF : $2,0 \times$ le chiffre d'affaires annuel.

Les structures de gestion sont elles aussi semblables.

En se tournant vers l'étranger, on constate en revanche que la Suisse fait figure d'exemple, de modèle pour toutes les administrations ferroviaires. Le premier rang de notre pays est partout considéré comme justifié autant qu'enviable. La reconnaissance du rôle de pionnier, qu'il joue par exemple dans le développement du trafic combiné, se fonde sur notre crédibilité en matière ferroviaire. Si l'essor du rail en Suisse devait être bloqué, si la couverture du territoire par notre réseau ferré devait se dégrader, si le niveau élevé de confort et de sécurité devait être mis en cause, c'est l'ensemble des chemins de fer européens qui en subirait un sévère contrecoup.

Il est permis d'éprouver quelque inquiétude en ce qui concerne la ponctualité et la sécurité. En effet, les panes ou autres incidents techniques semblent se multiplier et l'on ne peut que se perdre en conjectures sur leur cause : les économies faites sur l'entretien du matériel et la compression du personnel seraient-elles en cause ? La modernisation de certaines installations de sécurité semble être renvoyée aux calendes grecques – à moins qu'un accident comme ceux de Bussigny, d'Othmarsingen ou de Saxon vienne donner un coup de pouce.

Une révision à la baisse de l'effort actuel pour un corridor de ferroutage ou pour la construction des transversales ferroviaires alpines torpillerait littéralement les résultats – inespérés, il faut en convenir – de nos négociateurs à Luxembourg. Il n'est pas exagéré de dire que l'ensemble des activités économiques, industrielles, sociales et culturelles de la Suisse dépendent peu ou prou de la qualité de notre réseau ferré.

Inconséquence fédérale

Le financement des allègements tarifaires tels qu'abonnements à demi-prix et abonnements de parcours annuels était destiné à promouvoir l'utilisation des transports publics, pour des raisons ayant trait à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie. L'Ordonnance fédérale correspondante n'arrive à échéance qu'à fin 1992. Nonobstant, le Conseil fédéral a supprimé la compensation résiduelle pour 1992, se montant à 22 millions de francs.

Apparemment, écologie et gestion de l'énergie ne posent plus de problèmes et rien ne s'oppose à voir les pendulaires et les flâneurs reprendre le volant. L'air est pur, le pétrole inépuisable et les routes quasi désertes, spécialement entre 16 et 18 heures ainsi que le dimanche après-midi...

La parole est au Parlement !

C'est avec une fermeté sans faille que le président du Conseil d'administration des CFF, le Neuchâtelois Carlos Grosjean, s'adresse aux responsables politiques, leur mettant en mains le choix entre les options fondamentales énumérées plus haut. Il ne s'agit nullement de décharger l'entreprise de sa responsabilité de gestion : les CFF ont prouvé au cours des dernières années leur capacité d'innovation, de rationalisation et de mise en valeur de leurs ressources ; le Livre blanc en expose de nombreux exemples convaincants. Il convient maintenant de donner aux CFF les lignes directrices, le cadre et les moyens de leur développement, sachant qu'ils sont capables de gérer ces derniers d'excellente façon.

On souhaite que le Parlement, lorsqu'il s'agira de trancher, saura faire preuve de la hauteur de vues nécessaire et ne se perdra pas dans une guerre de détails ou dans le régionalisme qui a prévalu pour les transversales alpines et ajouté plusieurs centaines de millions à leur coût.

On espère également que l'avenir de notre réseau ferré ne sera pas victime de règlements de comptes route-rail, car l'enjeu se situe bien au-dessus de tels conflits.

Jean-Pierre Weibel

