

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 663

Artikel: Moutier : la voie du droit
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013333>

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: 12.01.2026

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

ment déficitaire pour 1983; et enfin, aux usagers, les CFF annoncent un train de hausses de tarifs pour le printemps prochain.

RAPPORTS DANGEREUX

La charte. Un pauvre document destiné à expliquer au personnel la mission des CFF. Ceux-ci «adaptent leur offre aux besoins actuels et potentiels du marché avec lequel ils entretiennent d'étroits rapports». Des rapports tellement étroits qu'ils en deviennent dangereux. Le flirt avec le marché libre veut dire en clair: suppression de prestations devenues insupportables pour l'entreprise — à moins qu'elles soient reconnues d'utilité publique. Voilà qui fera plaisir aux chefs des petites gares et aux responsables du trafic de détail, par exemple.

Les chapitres sur les CFF en leur qualité d'employeur et sur les collaborateurs ont de quoi rassurer ceux qui ne les lisent pas attentivement; les autres y découvriront des allusions aux nécessaires adaptations et aux «décisions envisagées de grande portée». Vague espoir ou menace potentielle?

Le budget. Pas très riant. Un déficit présumé de 393 millions de francs pour 1983, contre 302 millions budgétés pour 1982 et 485 millions effectivement attendus pour cette année! Le tout malgré une «indemnité compensatrice» de 610 à 620 millions par an. Et malgré une augmentation des produits de transport obtenue à la fois par l'accroissement du trafic et par la hausse des tarifs.

Or, fâcheusement, l'accroissement du trafic semble surévalué. A fin septembre 1982, plus de quatre mois après l'introduction de l'horaire cadencé et l'augmentation correspondante de l'offre, le nombre des personnes transportées avait augmenté de 2 millions, ou de +1,2% par rapport aux neuf premiers mois de 1981. Pour 1983, les CFF attendent une augmentation de +4,5% par rapport à 1981. Côté marchandises, on en était à -5,5% à fin septembre 1982 et on prévoit -1,2% pour 1983.

Cette double amélioration attendue ne peut s'accomplir qu'au prix d'un retournement de tendance; ce dernier sera d'autant plus difficile à obtenir que des hausses devraient intervenir au printemps prochain. En réalité, rien ne laisse attendre un tel retournement. Le trafic routier de véhicules légers comme de poids lourds continue d'autofinancer un développement du réseau que le nouveau régime d'affectation des droits sur les carburants ne va pas réorienter après la votation fédérale du 27 février prochain.

Avec l'ouverture du tunnel routier du Gothard, la majorité des voyageurs première classe Bâle-Tessin ont quitté le train pour la voiture; et les camions dotés de réservoir de mille litres peuvent traverser la Suisse sans faire le plein.

Face à une telle évolution envisagée comme inéluctable, un certain climat de résignation pourrait s'installer aux CFF, mandat d'entreprise ou pas. Cela peut aller jusqu'à la résistance bureaucratique à saisir les opportunités: on se souvient que les CFF avaient beaucoup hésité à créer la gare temporaire de l'exposition «Grün 80», avant d'y accueillir en six mois 676 000 voyageurs (soit 20% des visiteurs).

Lueur d'espoir quand même: le service commercial des CFF semble capable d'audace; pour preuve, les nouvelles offres prévues pour le printemps prochain et destinées à (ré)attirer la clientèle des voyageurs professionnels (chemins de fer = voyages d'affaires); les CFF veulent ainsi augmenter leur part — de 4% à l'heure actuelle — au marché des transports voyageurs payés par les entreprises suisses (1,6 milliard, avion compris).

HAUSSES: LE COUPERET EST TOMBÉ

Les tarifs. Cette offre nouvelle aux voyageurs «professionnels» devrait accompagner un train de hausses de tarifs prévues pour le 27 avril prochain et destinées à frapper tout le monde: voyageurs de deuxième classe (+8,9%) comme de première (+11,8%), écoliers et personnes âgées comme titulaires d'abonnements généraux — sans parler des

marchandises qu'on pénalise si elles ne voyagent pas par wagons complets.

Comme à chaque fois, on s'interroge gravement sur les effets de dissuasion que peuvent avoir de telles hausses et sur le processus de décision qui écarte toute compétence parlementaire.

Une fois de plus, le Conseil fédéral met les choses au point dans sa réponse à une interpellation Bircher (socialiste AG): «Le Conseil fédéral ne voit aucune possibilité d'empêcher le relèvement des prix de transport sans contrevenir au mandat attribué par le Parlement. D'ailleurs, il n'existe pas d'augmentation de tarifs qui soit acceptée de gaieté de cœur par les usagers. Le moment de la hausse n'est jamais favorable. Si on veut que les entreprises (de transports) bénéficient d'une liberté et d'une responsabilité aussi grandes que possible, comme l'exige le mandat de prestations, il faut leur reconnaître le droit d'examiner la situation du marché et les possibilités d'améliorer les recettes par des augmentations de prix.» Et voilà pourquoi vos trains roulent toujours plus nombreux, roulent toujours moins pleins, vers des chiffres toujours plus rouges.

MOUTIER

La voie du droit

Renversement de majorité au législatif de Moutier: le vote est déjà qualifié d'historique et au vu des personnalités qui parviennent au Conseil de Ville, les fronts ne manqueront pas de se creuser encore pendant la prochaine législature. Personne n'envisage à voix haute les perspectives concrètes nées de ce succès de la tactique de «grignotage» prônée par les autonomistes. Pas de précipitation! Nul doute cependant que l'absence de procédure claire de modification des frontières cantonales pèsera lourd sur le climat politique dans le Jura-Sud. Dépasionner le débat, autant que faire se peut, ce serait baliser fermement la voie juridique, et ce avant que les travaux des experts soient compromis par des passions portées à nouveau à leur comble.