

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 27 (1990)

**Heft:** 1015

**Artikel:** Le suivi du dossier

**Autor:** Imhof, Pierre

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020545>

### 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:** 22.01.2026

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

# Des responsabilités partagées

(pi) Il n'y a pas vraiment lieu de s'étonner de l'importante augmentation du coût de Rail 2000: les CFF n'ont pratiquement construit aucune nouvelle ligne depuis des décennies et manquent donc singulièrement d'expérience pour mener à bien ce projet, tant au niveau technique que dans les relations qu'il suppose avec les collectivités locales. Quant aux chiffres que représentent les 9 ou 10 milliards que coûtera finalement Rail 2000 en regard des 40 milliards que nécessitera l'achèvement du réseau des routes nationales? Les premiers permettront un accroissement de 60% de la capacité de transport du rail qui, rappelons-le, doit fournir toujours davantage de prestations — tant pour les voyageurs que pour les marchandises — en ayant à sa disposition un réseau qui n'a que peu été amélioré depuis le début du siècle. Cette position ne nous empêchera pourtant pas de nous montrer critique sur la manière dont ce projet a été conduit.

● Les CFF ont le tort d'être restés une régie qui manque singulièrement de souplesse. Sur la base des exigences nécessaires pour réaliser Rail 2000 — des temps de parcours inférieurs à une heure entre les gares-carrefours — ils n'ont

proposé qu'une solution: de nouveaux tracés. On sait pourtant depuis longtemps que toute intervention sur le terrain est difficile dans un pays aussi peu-

plé et décentralisé que la Suisse. Ce n'est que jeudi dernier — deux jours après l'annonce des nouveaux budgets Rail 2000 — que les résultats d'une préétude de l'EPFZ sur l'utilisation de trains à caisse inclinable (de type Pendolino) ont été rendus publics. Cette étude aurait dû se faire avant de décider du moyen de satisfaire aux exigences du projet, d'autant plus que du matériel roulant a été ou va être commandé en nombre. Même si un autre type de matériel n'aurait pas permis de renoncer aux nouveaux tronçons, le gain de temps aurait peut-être pu être réparti entre plusieurs techniques.

Pour justifier une partie de l'augmentation, les CFF précisent que les ordonnances d'application de la Loi sur la protection de l'environnement n'étaient pas encore connues au moment de la planification. Ils ont certes raison. Mais chacun savait que des exigences nouvelles étaient en discussion.

La régie se plaint aussi du nombre élevé d'oppositions qu'elle doit traiter et qui retardent les travaux, chaque année supplémentaire coûtant 700 millions. Elle porte pourtant une lourde responsabilité

## (suite de la première page)

n'est-il pas d'obtenir un large soutien politique et de rôder ce nouveau mode d'intervention, quitte à l'adapter ensuite?

Ce soutien politique nécessaire dépendra de la crédibilité du projet. Ce dernier ne doit en aucune manière ressembler à un impôt déguisé, destiné entièrement ou en partie à remplir les caisses publiques. A ce titre la première esquisse présentée n'est guère satisfaisante qui prévoit pêle-mêle de financer l'assurance-maladie, les prestations complémentaires AVS/AI et la recherche énergétique, ainsi que l'abaissement de la charge fiscale. L'effet incitatif porte d'autant plus que le consommateur-contribuable saisit directement le bénéfice à tirer d'un changement de comportement. D'où la solution simple qui consiste à rembourser les taxes perçues en distribuant, sous une forme à définir, une somme égale à chaque habitant, à la manière de l'écobonus. A titre transitoire, on peut imaginer qu'une partie de la somme fournie par la taxe soit affectée à faciliter l'adaptation des consommateurs

particulièrement pénalisés par la mesure.

## Le suivi du dossier

(pi) Le 10 septembre 1986, le Conseil fédéral publiait son *Rapport sur la lutte contre la pollution de l'air*. Il constatait que les mesures législatives qui avaient été décidées ou élaborées ne permettraient pas d'atteindre les buts fixés, à savoir un retour à la situation d'avant 1960. Le rapport fut discuté aux Chambres, qui chargèrent le Conseil fédéral d'étudier 54 mesures supplémentaires; le mandat fut confié au bureau Elektrowatt; ces 54 mesures ne suffisant pas pour atteindre l'objectif visé, le bureau d'ingénieurs proposa 11 nouvelles mesures. Toutes ces propositions ont été évaluées et leur efficacité chiffrée dans un rapport de juin 1989. Et même si ces mesures ne portaient pas sur les émissions de CO<sub>2</sub>, beaucoup d'entre elles visaient à diminuer la consommation de combustibles fossiles et auraient donc

agi sur les émissions de gaz carbonique, aussi bien que sur celles de soufre, d'oxydes d'azote ou d'hydrocarbures, qui étaient les polluants visés par le rapport Elektrowatt. On trouve ainsi dans ce document au moins 35 mesures qui contribueraient à diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>; à notre connaissance, quatre sont réalisées ou en voie de l'être; parmi elles une a été décidée sous pression extérieure (promotion du trafic marchandises combiné) et trois autres ont des effets nuls ou impossibles à chiffrer.

En juin 1989, un communiqué du Département fédéral de l'intérieur annonce que «Le Conseil fédéral examinera concrètement les résultats du rapport après la pause estivale et il prendra alors les décisions nécessaires.»

On reste à ce jour dans l'attente d'un plan d'action efficace et réaliste, qui résulte à la fois des études techniques réalisées et de concertations avec des représentants de l'industrie, des partis politiques et des organisations de protection de l'environnement.