Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1139

Artikel: Le train à la traîne
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011700

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: 10.12.2025

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

•••

financement spécifique pourraient répondre à ces exigences.

Fort bien, mais comment réaliser ces réformes puisque les universités ne disposent pas d'une véritable tête capable de mettre en mouvement le pachyderme (DP nº 1133) ? Et que la Confédération, empêtrée dans ses multiples organes consultatifs et de coordination, subventionne les hautes écoles sans pour autant influencer substantiellement leur évolution ?

Une aide conditionnelle

C'est probablement par les modalités du financement fédéral qu'il faut commencer. Plutôt que de distribuer l'argent dans le cadre d'un plan quadriennal peu contraignant, comme c'est le cas actuellement, Berne pourrait lier son aide à la réalisation de réformes (coordination, allégement des plans d'études et réduction de leur nombre) négociées avec les cantons et les universités. La Conférence universitaire suisse deviendrait alors ce lieu de négociation. Pour mieux tenir compte de la diversité des situations, notamment entre la Suisse alémanique et la Romandie, on peut même imaginer la création d'instances régionales, pas forcément strictement linguistiques, mieux à même de préparer, de négocier et de conduire les réformes nécessaires. Ce mode de faire devrait stimuler la mise en place au sein des hautes écoles de structures de pouvoir moins paralysantes qu'aujourd'hui. Et pour faciliter et coordonner cette tâche de restructuration, pourquoi la Conférence universitaire suisse ne proposerait-elle pas une loi modèle, comme cela s'est fait par exemple dans le domaine de l'énergie ? A défaut d'un consensus rapide, la Confédération risque bien de réduire sa participation financière aux frais de fonctionnement des universités et de concentrer son effort sur la recherche.

Quant à cette recherche et à la relève, elles feraient l'objet d'une enveloppe budgétaire séparée, allouée par la Confédération et gérée par une fondation au profit de projets d'envergure justifiés par les besoins de la société (par exemple les actuels programmes prioritaires, les programmes nationaux, les programmes industriels, les programmes internationaux aujourd'hui dispersés au sein de l'administration fédérale). Le Fonds national suisse de la recherche scientifique continuerait pour sa part à soutenir des projets ponctuels, essentiellement de recherche fondamentale. Dans ce scénario, le Conseil suisse de la science (CSS) verrait son rôle d'expertise en matière de politique de la recherche revalorisé.

Ces pistes sont volontairement modestes parce que, dans le choix des solutions possibles, nous avons privilégié le critère de la faisabilité rapide. En effet, le temps presse et les bouderies et autres attitudes offusquées qui caractérisent les relations entre cantons, universités et Confédération ne sont plus de mise si l'on a vraiment à cœur l'avenir des institutions académiques helvétiques. ■

LES PROPOSITIONS

1. La Confédération lie son aide à la réalisation de réformes négociées avec cantons et universités.
2. La Conférence universitaire suisse propose une loi modèle.
3. La recherche et la relève universitaire font l'objet d'une enveloppe budgétaire allouée par la Confédération.
4. Le rôle d'expertise du Conseil suisse de la science est revalorisé.

Le train à la traîne

(*pi*) Les CFF se sont déjà illustrés dans le dossier du trafic régional par des informations partielles et la diffusion de chiffres farfelus quant aux coûts de leurs prestations. En gros, les CFF ont pris pour habitude de tenir compte du prix d'une rame valeur à neuf (même si le matériel roulant est vieux de plusieurs dizaines d'années) et de son système actuel d'exploitation, sans considérer les économies possibles grâce à des mesures simples de rationalisation. Le même travers s'est manifesté dans la comparaison de la consommation d'énergie du train et du bus, dans le but de démontrer la supériorité de la route sur le rail pour le trafic régional. Dans le numéro 2/93 de *Via*, la régie comparait la consommation d'électricité d'une rame de 180 tonnes offrant 260 places à celle d'un bus de 30 places... Un lecteur du journal des CFF a pris la peine de réagir pour dire avec raison que dans l'hypothèse retenue, soit le train est trop gros, soit le bus est trop petit... En comparant ce qui est comparable, soit un bus plus gros (45 ou 65 places) avec un train plus léger offrant un nombre de places comparable (50 à 80 tonnes), le rail est le meilleur.

Un autre lecteur vient encore opportunément rappeler qu'il est fallacieux de comparer de l'énergie produite à partir d'une source hydraulique ou nucléaire avec celle en provenance d'un carburant fossile. La charge sur l'environnement n'est évidemment pas la même...

Les CFF, contrairement à la plupart des entreprises privées de chemins de fer, n'ont pas modernisé les installations et le mode d'exploitation de leurs lignes régionales. C'est regrettable, mais ce n'est pas une raison pour comparer un système de bus profitant d'une infrastructure et de véhicules modernes avec des trains datant de la dernière guerre et nécessitant pléthore de personnel «au sol» pour fonctionner. Il ne faut en effet pas sous-estimer les coûts résultant directement des sous-investissements dont souffrent tant de lignes régionales: des postes d'aiguillage datant parfois de l'inauguration de la ligne, l'absence de passages à niveau modernes ou de passages sous-voie, le contrôle non automatisé du trajet des trains exigent souvent que des gares peu importantes soient occupées par du personnel. Dans une récente conférence, l'Association transports et environnement donnait l'exemple du poste d'aiguillage de Wil qui nécessite pour faire entrer ou sortir un train davantage de personnel que n'en requièrent les 17 kilomètres de la ligne «privée» Frauenfeld – Wil, commandée par un poste central et où les trains circulent sans contrôleurs, l'aménagement des rames permettant au conducteur d'en surveiller l'intérieur. A contrario, sur la ligne CFF Wil – Wattwil, chaque train a besoin d'un pilote et d'un contrôleur, et la vétusté des installations rend nécessaire la présence de huit employés de gare sur un tronçon de 20 kilomètres... ■