Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1149

Artikel: Trafic régional : des solutions originales existent. Sortons-les des tiroirs!
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011812

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: 07.12.2025

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

TRAFIC RÉGIONAL

Des solutions originales existent. Sortons-les des tiroirs !

REPÈRES

Le Conseil fédéral a soumis au parlement une révision de la Loi sur les chemins de fer, qui vise à traiter sur pied d'égalité les CFF, les entreprises concessionnaires et les cars postaux. Ils recevront des indemnités pour le trafic régional fondées sur un même mode de calcul. Par ailleurs, les entreprises se verront commander des prestations, pour un montant fixé au moment de la commande.

Les cantons devront donc participer au financement du trafic régional CFF; en contrepartie, la Confédération indemnisera les entreprises concessionnaires. L'opération, qui rétablit une égalité de traitement, sera globalement équilibrée pour les cantons, ce qui n'empêchera pas certains d'y gagner (ceux qui ont peu de lignes CFF et PTT) et d'autres d'y perdre.

(*pi*) Depuis des années, les défauts de la loi sur les chemins de fer étaient connus: elle prévoit des modes de subventionnement différents selon qu'une ligne est exploitée par les CFF ou par une compagnie privée, selon que les courses sont effectuées par train ou par bus; résultat: les modernisations nécessaires n'ont jamais été réalisées sur les lignes régionales CFF. Pensez ! Qu'un bus remplace le train et les cantons auraient dû passer à la caisse; problème identique si de nouvelles prestations étaient offertes, même si elles correspondaient mieux aux besoins de la clientèle. Impossible, dans ces conditions, d'imaginer la plus petite des synergies. Les lignes régionales CFF traînent donc de lourds déficits sans pour autant rendre les services que la population attend d'elles. Quant aux entreprises privées, la plupart ont su innover sous la pression financière de leurs propriétaires et bailleurs de fonds: communes et cantons directement intéressés. Partout ou presque, le coût de leurs prestations est inférieur à celui de la régie fédérale. Et sont apparus des cantons et des compagnies plus inventifs et plus audacieux que d'autres (le canton de Fribourg, dont une bonne partie de la desserte est assurée par la compagnie cantonale, dispose à moindre prix de meilleures prestations que son voisin vaudois, dont le territoire est couvert par les CFF et les PTT).

Les boutons du Pont – Brassus

Petite anecdote, illustration de pesanteurs d'un autre temps. Quand la direction de la compagnie Le Pont – Brassus a acquis de nouvelles rames, identiques à celles que les CFF utilisent pour le trafic régional, elle souhaitait une petite modification: que ses trains soient équipés de boutons permettant aux voyageurs de réclamer l'arrêt dans des stations peu fréquentées, ce qui aurait permis d'éviter nombre de haltes aux heures creuses. Mais ces trains devant aussi circuler sur le réseau CFF, leur accord était nécessaire. Las, il ne fut jamais obtenu, ce système d'exploitation que connaissent tous les transports régionaux, qu'ils se fassent par bus, ou par train, n'étant pas inscrit au catalogue des CFF. A cause de ces malheureux petits boutons manquants, entre le Pont et le Brassus, le train s'arrête huit fois en vingt minutes... C'est stupide aussi bien pour la consommation d'énergie que pour l'efficacité.

Même anachronisme avec le système des «rapprochements tarifaires»: toutes les compagnies appliquent le même tarif, mais celles dont les billets étaient plus chers que ceux des CFF avant ce «rapprochement» touchent une compensation. Un système qui avantage les lignes touristiques dont les tarifs étaient élevés, comme celles des Alpes, par rapport aux compagnies qui étaient destinées au transport des ouvriers et dont les tarifs étaient plus bas, comme dans le Jura.

La crise a parfois du bon. La Confédération n'accepte plus de payer les yeux fermés et analyse plus finement l'efficacité de ses subventions. Elle propose donc d'établir une égalité de traitement pour les compagnies privées entre elles et avec les CFF, ainsi qu'entre le rail et la route. Ce système devrait favoriser la recherche de la solution la plus efficace et lever bien des blocages. Mais pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? Car si le financement est revu, les compétences restent les mêmes. Le sort de la ligne Vallorbe – Le Pont ou Saint-Maurice – Saint-Gingolph continuera de se jouer à Berne.

Le léger n'intéresse pas les CFF

Nouvel exemple. Trois sociétés ont développé pour les compagnies du nord-est de la Suisse une automotrice légère qui intéresse également le Montreux – Oberland bernois (MOB). Elles sont économes en énergies, 15 à 20% moins chères à l'achat que les compositions traditionnelles; elles sont, de plus, particulièrement adaptées au trafic régional et à ses nombreux freinages et démarrages où des gains de temps sont possibles. Ces trains n'intéressent pourtant pas les CFF qui ont dernièrement passé commande d'une nouvelle série de rames Colibri. Parce qu'elle refuse obstinément d'admettre que le trafic régional a des besoins spécifiques, la grande régie continue de faire circuler des compositions dépassant très largement les cent tonnes pour transporter quelques dizaines de voyageurs. Il est inévitable, dans ces conditions, qu'une diminution de desserte apparaisse comme le seul moyen de faire des économies.

Les CFF, fort heureusement, prévoient de maintenir les investissements générateurs d'économie dans les frais de fonctionnement du trafic régional. Mais depuis quelques années, ils semblent trop démotivés à dynamiser ce secteur pour que l'on puisse vraiment leur faire confiance. Le projet de nouvelle loi sur les chemins de fer rendra certes possible des économies trop longtemps ajournées. Mais un transfert de responsabilité en direction des

●●●

Cher chômage

CHÔMAGE

Il y avait à fin octobre 173 000 chômeurs touchant des indemnités.

En septembre, l'assurance a enregistré 22 000 nouveaux cas, tandis que 19 000 en sortaient, parmi lesquels 13 000 environ avaient retrouvé un emploi et 6000 avaient épuisé leur droit aux prestations. Le nombre des chômeurs de longue durée est estimé à 34 000 environ, soit une progression de 22% en une année.

En 1993, l'assurance-chômage aura versé pour environ 6 milliards d'indemnités, alors que le produit des cotisations se monte à 3,5 milliards.

Taux de chômage, en pour-cent des personnes actives, pour les

femmes	5,2
hommes	4,8
Suisses	3,8
étrangers	8,2
Suisses allemands	3,9
Suisses romands	6,9

Source: Ofiamt.

(*jd*) Le chômage coûte cher, plus cher que les salaires économisés en supprimant des emplois. Une étude commandée par la ville de Berne le confirme, chiffres à l'appui (compte-rendu dans le *Tages-Anzeiger* du 12 novembre 1993). Chacun des 3500 chômeurs de la ville fédérale représente une charge financière annuelle pour les collectivités publiques (Confédération, cantons et communes) de 10 400 francs, charge qui inclut la perte fiscale, les dépenses d'aide sociale et le coût des programmes d'occupation temporaire.

Mais on est encore loin du compte. Selon une étude de l'Institut de médecine sociale et préventive de l'Université de Zurich, le risque d'atteinte à la santé est de deux à quatre fois plus important pour les chômeurs de longue durée que pour la moyenne de la population. D'où un coût supplémentaire d'environ 4000 francs par an pour l'Etat. A quoi il faut ajouter les effets négatifs d'une longue période de chômage sur la compétence professionnelle et donc la productivité future des sans-emploi, et le recul de la consommation. Sans parler de l'incidence du taux de chômage sur la progression de la criminalité et de la toxicomanie.

Selon une évaluation prudente, chaque chômeur coûte à l'Etat au moins 20 000 francs par an, sans compter la couverture du déficit de l'assurance-chômage — 2,5 milliards en 1993. Au total, si l'on ajoute l'indemnité de chômage, le prix d'un chômeur est supérieur au dernier salaire que ce dernier touchait.

Qu'en est-il du partage du travail, une proposition aujourd'hui largement débattue ? La réduction simultanée de la durée du travail et du salaire implique un coût supplémentaire pour l'entreprise, car les frais fixes du travail (recrutement, formation, organisation) se répartissent sur une production moindre. L'OCDE estime ces frais fixes à 10-20% du coût total du travail. En clair, si les frais fixes se montent à 20%, une réduction de 10% de la durée du travail devrait conduire à une baisse de salaire de 12,7% pour maintenir le niveau des coûts de production.

Question: plutôt que d'assumer les conséquences financières de licenciements parfois hâtivement décidés, l'Etat ne devrait-il pas consacrer cet argent à compenser partiellement la baisse de revenu consécutive à la diminution du temps de travail ? Le coût pour la collectivité serait très certainement inférieur et les dégâts sociaux engendrés par l'absence de travail évités. ■

●●●

cantons ou des régions est en plus indispensable pour assurer une gestion au niveau le plus adéquat. De même, la participation financière de la Confédération devrait abandonner le seul critère des lignes existantes, qui revient à désavantager les régions les moins bien desservies. Il faudrait mettre au point une participation globale affectée aux transports publics et tenant compte de la démographie, de la géographie, de la capacité financière du canton, des lignes existantes, etc. Aux cantons ensuite de l'utiliser au mieux, de favoriser les projets les plus efficaces, de chercher des solutions originales en concertation avec les usagers dans le respect de la politique générale de la Confédération.

Ce ne serait pas faire injure aux CFF que de leur retirer le trafic régional. Ce serait appliquer à ce domaine le principe de subsidiarité dont la Suisse se vante d'être le laboratoire. ■

De la Romandie à la Sicilie

(*jg*) Le débat sur les initiatives jumelles, c'est bien, le respect de l'identité culturelle, c'est mieux. On peut voir actuellement sur les murs de nos villes une campagne publicitaire en faveur de la Sicile. La grand île du sud de l'Italie est représentée par des photos du temple de Ségeste et d'un jeune éphèbe grec. La légende est la suivante: *Sicilie* (en gros), *tourisme est synonyme de culture.*

C'est évidemment une tentative avortée de traduction de l'allemand. Nos voisins du nord écrivent *Sicilien*, quelqu'un a dû penser qu'il suffisait d'enlever le n final pour la version française. L'imprimeur n'y a vu que du feu. Passons sur la lourdeur du slogan *tourisme est synonyme de culture* qui sent la transcription bâclée, mais qui est au moins écrit avec des mots français.

L'absence de réaction du public est un phénomène plus étonnant et plus inquiétant que la faute d'orthographe. On aurait pu penser que ces affiches allaient être recouvertes de graffitis ironiques ou que la grande presse allait se fendre d'articles moqueurs ou indignés. Rien du tout, le calme plat. Les Romands se sont accoutumés aux agressions contre leur langue.

Réaction excessive de bas bleu puriste ? Il ne nous semble pas. Les langues vivent, bougent, évoluent par le métissage. Nous aimons le *kino* de notre enfance là où les Français se souviennent du *cinoche*, et nous n'allons pas remplacer *marketing* par le stupide *mercatique*. Mais il ne s'agit pas de cela ici. Nous avons affaire à une de ces agressions désinvoltes et involontaires dont nous avons tellement l'habitude qu'elle ne suscite même plus de réactions si ce n'est un sourire d'indulgence amusée.

Sans tomber dans l'intégrisme québécois ou les interdictions à la française, il nous semble que les parlementaires romands pourraient faire un peu de battage. Le respect de l'orthographe du voisin fait aussi partie du modèle suisse... ■