Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1114

Rubrik: Dossier de l'édito

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: 09.12.2025

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

Les belles promesses de Rail 2000

Le consensus national qui a été le principal argument de vente de Rail 2000 est sérieusement misà mal. Le texte sur lequel le peuple a voté était pourtant clair, comme les cartes où la périphérie se voyait mise au centre et les promesses de liaisons plus rapides, plus fréquentes et plus directes. Et que penser des Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, acceptées sur la base d'arguments du même ordre ?

Le réajustement et la révision

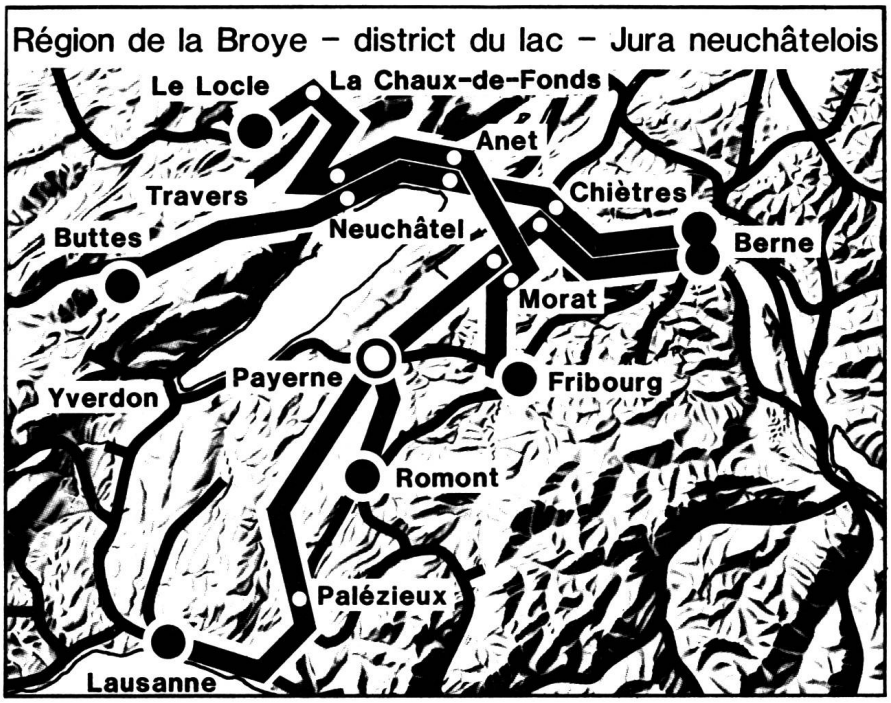
(*ag*) L'arrêté créant des lignes nouvelles, ratifié par le peuple après référendum, n'allouait pas un crédit: il énumérait et désignait les nouvelles sections. A savoir:

Article premier:

Le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété pas les nouvelles lignes suivantes:
a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;
b. Mattstetten–Rothrist;
c Olten–Muttenz;
d. Zurich Aéroport Winterthour.

L'élimination d'une section, par exemple Vauderens–Villars-sur-Glâne, exigerait un nouvel arrêté, soumis à référendum. Certes, le Conseil fédéral est compétent pour approuver les étapes des travaux et déterminer leur calendrier (article 2). Mais c'est un mandat d'exécution et non de révision.
Quant à la plus large desserte possible, l'adaptation ne peut pas se faire uniquement sous la contrainte financière qui aboutira à la fermeture de lignes peu rentables, et, en fin de compte, à une inégalité des sacrifices: les plus pauvres paieront.
Il faut maintenir le principe d'une égalité régionale du droit à une desserte publique. Elle devrait correspondre pour le trafic régional (lignes privées ferroviaires ou routières, lignes CFF) à une allocation calculée par habitant, et pondérée en fonction des distances et des difficultés du secteur desservi. Il appartiendrait ensuite aux régions de se déterminer sur les moyens de la desserte.
Une telle approche serait l'occasion de gommer des inégalités, liées à des statuts différents: lignes PTT, absence de soutien au transport public urbain, etc.
La recherche d'un tel modèle trahirait le moins la volonté populaire déjà exprimée en 1987. Mais elle implique une révision en profondeur. ■

Exemple d'améliorations de l'offre en trafic régional :



Objectifs de RAIL 2000 / Mesures envisagées	plus rapide	plus fréquent	plus direct	bonnes correspondances
Lausanne – Payerne – Chiètres				
arrêts moins nombreux entre Lausanne et Palézieux	●			
à Payerne, bonnes correspondances pour toutes les directions				●
pendant la journée un train par heure		●		
nouvelle relation directe Lausanne–Payerne–Morat–Chiètres–Berne, répondant aux besoins du marché			●	
Buttes – Travers – Neuchâtel – Berne				
relation directe Buttes–Travers–Berne, sans changement de train à Neuchâtel			●	
pendant la journée un train par heure		●		
bonne correspondance à Neuchâtel entre les trains directs d'Yverdon et pour Berne	●			●
Fribourg – Morat – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle				
relation directe Fribourg–Morat–Anet–Neuchâtel			●	
création d'une nouvelle relation directe Fribourg–Le Locle			●	
bonnes correspondances à Morat chaque heure, entre les trains en provenance de Fribourg et ceux pour Chiètres				●
Payerne – Romont				
à Payerne et à Romont, bonnes correspondances entre les cars PTT et les trains	●			●
en cas de demande suffisante, augmentation du nombre des relations directes		●		

Toutes les régions tirent avantage du projet RAIL 2000. Aux points de jonction où les trains IC et directs se regroupent, les trains régionaux sont au rendez-vous pour assurer la liaison entre le trafic à courte et à grande distance. De nouvelles liaisons directes, souvent formées avec la collaboration des chemins de fer privés, devraient rendre les plus grands services au navetteurs et aux excursionnistes.

Nous reproduisons cette page du Message du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 sur le projet Rail 2000, que nous avions déjà publiée le 13 février 1986. Cette carte prend évidemment tout son sens à l'heure où un groupe d'experts propose la suppression de toutes les lignes régionales neuchâteloises.

DOSSIER DE L'ÉDITO (SUITE)

Les transversales alpines comme Rail 2000

(*pi*) Le scénario Rail 2000 a toutes les probabilités de se répéter avec les Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Les deux projets sont en effet fruits du même consensus qui nécessitait que chaque région du pays profite directement des retombées de ces grands travaux — principe poussé à l'extrême dans la présentation de Rail 2000, si ce n'est dans sa conception de base. Ils seront les deux victimes des mêmes contingences financières.

Déjà des différends existent entre les compagnies de chemins de fer concernées (CFF et BLS) et la Confédération sur le financement et l'exploitation de ces nouvelles lignes. Les compagnies ne sont pas prêtes à supporter le risque financier d'une décision qui leur a été imposée. En clair, elles ne veulent pas que l'argent leur soit fourni sous forme de crédits de construction qui viendront ensuite grever leurs propres comptes, alors que ces investissements ne seront rentables, s'ils le sont un jour, qu'à très long terme. Si CFF et BLS obtiennent gain de cause, la Confédération devra puiser dans sa caisse générale pour financer ces travaux. On comprend que les CFF, déjà en difficulté, ne veuillent pas en rajouter: ils n'ont jamais réussi à facturer leur trafic marchandise au coût réel à cause de la concurrence de la route et les calculs de rentabilité des NLFA se basent sur une augmentation du prix des transports en Europe par le biais de taxes incitatives (taxes sur les carburants ou sur le CO2, mesures fiscales). Et les CFF ne veulent pas porter le poids financier d'un éventuel échec de ces projets. A voir le peu d'ardeur des politiciens suisses à réaliser ce programme de réajustement du prix des transports routiers dans leur pays, on comprend la méfiance des CFF.

Ces premières difficultés, qu'aucun parlementaire n'avait su ou voulu prévoir, en annoncent certainement d'autres: on osera dans quelques années mettre en question pour des raisons financières le percement de l'un ou l'autre des tunnels. L'exercice sera plus compliqué que pour Rail 2000, car les deux transversales figurent, avec leurs délais respectifs de réalisation, dans le fameux Accord sur le transit récemment approuvé et protocolé par Berne et Bruxelles.

L'abandon de l'un ou l'autre des tunnels ne serait pas choquant si la demande ne devait pas justifier qu'ils soient percés les deux. La sagesse commande donc de s'atteler en priorité au Lötschberg, le moins coûteux et celui dont le délai de construction sera le plus rapide, et de ne rien entreprendre d'irréversible au Gothard. Si la demande le justifie, une fois le premier tunnel mis en service, il sera alors temps de creuser le second. ■

LIVRE VERT SUR L'AVENIR DES CFF

Les transports et le marché

Le rapport intermédiaire du Groupe de réflexion sur l'avenir des CFF confirme ce que l'on savait déjà: il suffit de supprimer tout ce qui est prestation de service public pour que les comptes du rail soient à nouveau équilibrés . Pour le reste, on parviendra à faire quelques économies grâce à de nouvelles structures de gestion et de direction, mais il ne faut pas en attendre de miracles. Non pas que les CFF soient particulièrement mal gérés, mais parce qu'ils sont condamnés à offrir des prestations, sans pouvoir en fixer le prix de manière à couvrir les coûts. Et parce que les conditions de l'économie de marché ne sont pas appliquées au secteur des transports. D'où la proposition du groupe: «Une prise en charge directe des effets externes des transports privés et publics par ceux qui en sont la cause. Les décisions relatives à la *mobilité ainsi que le partage des modes de transport pourront alors se rapprocher de l'optimum dans une perspective économique et écologique globale*». Et le groupe d'expliquer: «La mobilité est devenue trop bon marché, car des ressources nécessaires aux transports (telles que le sol, l'air, *l'eau et le silence) ne sont pas suffisamment intégrées dans le prix des prestations. A l'heure actuelle, c'est principalement la collectivité qui prend en charge le coût des atteintes à ces ressources*». Une distorsion des règles du marché dont profitent largement les transports privés et qui fausse la fixation des prix des transports publics, d'où une part importante des déficits et aides publiques.

Si le problème semble clairement posé, il est politiquement insoluble: les défenseurs du libre et juste marché n'ont jamais été favorables à la stricte application de ses principes dans le secteur des transports. Mais si l'on ne change rien, les CFF continueront de devoir travailler à des prix de dumping. ■

MODE

La manie du classement

(*jd*) La fascination de la concurrence fait des ravages. Au nom de ce principe premier, le magazine économique alémanique *Bilanz* se lance dans la publication régulière de classements en tous genres. Dans son dernier numéro, il radiographie les cantons suisses, un exercice qui sera régulièrement renouvelé. Mandatée par *Bilanz*, une entreprise bâloise de conseil a quantifié, scientifiquement s'il vous plaît, sept dimensions (finances, charge fiscale, économie, prestations publiques, qualité de vie (*Befindlichkeit*), environnement) sur la base d'un certain nombre d'indicateurs. Ainsi, par exemple, la qualité de vie est mesurée sur la base du taux de suicide et des résultats de trois votations fédérales (les accords de Bretton Woods; le traité sur l'EEE; les droits de timbre). Si un classement de ce genre peut avoir quelque intérêt (limité) lorsqu'il porte sur une dimension clairement identifiable comme la fiscalité ou la situation financière, il devient franchement grotesque quand il prétend appréhender des domaines plus flous par le seul biais de données quantitatives.et proposer un classement général, toutes dimensions additionnées. Et quand de ce cocktail — agitez bien avant usage — le magazine croit pouvoir présenter *«pour la population et les entreprises, un aperçu général des atouts et des faiblesses des cantons». Zug ist top, das Wallis ein Flopp*, conclut le mensuel. L'enquête aura au moins permis de trouver une expression-choc. ■