

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 38 (2001)
Heft: 1480

Artikel: Un anniversaire ferroviaire
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1010603>

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: 21.01.2026

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

400 jours dans la plupart des États européens. Là également, Berne veut s'empres-
ser de devenir eurocompatible. L'ancienne
couverture sera toutefois maintenue pour
les travailleurs de 55 ans. Elle sera même
prolongée pour les chômeurs qui sont à
deux ans et demi de la retraite
AVS. Cette mesure devrait per-
mettre à l'assurance chômage
d'économiser 163 millions par
année. Mais l'économie est
avant tout un transfert de char-
ge vers les cantons. Les chô-
meurs en fin de droit doivent
être pris en charge par l'aide so-
ciale cantonale.

Du meilleur et du pire

Le projet présente des ré-
formes positives qu'il convient
de souligner. Les offices régio-
naux de l'emploi et les mesures de marché
du travail sont financés par les cotisations
de l'assurance chômage. Mais ces organes
chargés d'administrer une assurance sociale

exercent une tâche étatique qui devrait plu-
tôt être financée par l'impôt. La nouvelle
loi fait la moitié du chemin dans cette di-
rection. Sur les 800 millions de la facture
annuelle, 300 millions seront versés par la
Confédération et 100 millions par les can-

**Il s'agit d'éviter
les doublons,
éviter que les
divers organes
sociaux tentent
de se renvoyer
mutuellement les
dossiers coûteux**

tons. Un système de prime au
mérite (voir ci-contre) récom-
pense les cantons bons gestion-
naires des offices de placement.
La nouvelle loi entend égale-
ment imposer une coordination
entre toutes les institutions
chargées de réinsertion comme
l'AI et les services sociaux can-
tonaux. Il s'agit d'éliminer les
doublons, éviter que les divers
organes sociaux tentent de se
renvoyer mutuellement les dos-
siers coûteux. En suivant
l'exemple de Bâle-Campagne, il

faudrait notamment permettre aux sans-
travail d'avoir un interlocuteur unique. L'«
effet tourniquet», le renvoi de guichet en
guichet entre les assurances et les aides so-

ciales est particulièrement négatif pour la
réinsertion sociale.

Y aurait-il référendum dans l'air?

Le Conseil des États, chambre prioritaire,
a entériné le train de mesures proposé par
le gouvernement. Mais il a rajouté une por-
tion d'égoïsme réclamée par les milieux pa-
tronaux. Le gouvernement proposait de
maintenir un prélèvement de 1 % sur les
salaires élevés (de 100 000 à 270 000 francs)
non couverts par l'assurance chômage.
Cette contribution de solidarité a été ba-
layée. Elle aurait pourtant permis de
constituer une réserve en cas de mauvaise
conjoncture. Il y a référendum dans l'air, si
le Conseil national ne rétablit pas ce geste
social minimum au regard du rabotage des
prestations aux chômeurs. *at*

*Sources: La Vie économique, numéro 6, du
mois de juin 2001,*

*Numerus, le courrier statistique du SCRIS,
juin 2001.*

Chemins de fer

Un anniversaire ferroviaire

La presse romande n'a pas rapporté les
cérémonies du centième anniversaire
de l'inauguration de la ligne Berne-
Neuchâtel, exploitée par le BLS. La voie
comporte quelques beaux ouvrages d'ingé-
nieur, notamment un superbe viaduc sur la
Sarine.

Mais elle n'appartient pas au réseau prin-
cipal défini une fois pour toutes par la croix
fédérale Bâle -Chiasso et Genève-Saint-
Gall; et les transversales ont de la peine à se
faire reconnaître. Pourtant Berne-Neuchâ-
tel, c'est encore Berne-Paris; aussi pour
souligner l'importance des liaisons interna-
tionales, il y avait du beau monde, dont le
PDG de la SNCF, Louis Gallois en person-
ne. Reçu à l'Université de Neuchâtel, il a

apporté quelques précisions sur l'échéan-
cier de nos connexions au réseau français à
grande vitesse. La réhabilitation de la ligne
directe Genève-Bellegarde -Bourg-en-Bres-
se qui raccourcirait d'une demi-heure le
trajet Genève-Paris serait achevée en 2006!
Même date pour le renforcement du cou-
rant entre Mouchard et Vallorbe, qui per-
mettra au TGV d'absorber à bonne vitesse
les pentes du Jura. Enfin, selon lui, la
construction (peut-être en 2008) de la ligne
Rhin-Rhône offrirait aux Bernois un gain
de temps, s'ils passent par Bâle.

L'inévitable développement du trafic
marchandise par rail devrait valoriser tous
les axes transalpins, y compris celui du
Simplon, par Vallorbe. *ag*

L'odyssée d'un PDG

La NZZ s'est fait un plaisir de raconter
comment Louis Gallois, PDG de la
SNCF, a gagné la Suisse. Il avait prévu
de prendre... l'avion! Vol d'Air Liberté à
Orly, départ 7 h 25 pour Genève. Vol annu-
lé. D'Orly il se transporte de Roissy-
Charles-de-Gaulle pour prendre un vol
Crossair pour Berne. A Belpmoos, un héli-
coptère le conduit à Neuchâtel; une voiture
fonce jusqu'à l'Université où, après son in-
tervention, il reçoit ponctuellement une at-
tention suisse... une pendule neuchâtelo-
ise.

Quand il arriva à Neuchâtel, le TGV
Paris-Neuchâtel, départ gare de Lyon à
7 h 44, était arrivé à bon port depuis 45 mi-
nutes. *ag*