Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1059

Artikel: CFF : les soucis du bon élève
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021097

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: 15.07.2025

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

CFF

Les soucis du bon élève

Peut-on voyager en première classe avec un billet de seconde ? C'est la question que posent les CFF aux politiciens.

(*pi*) C'est avec une légitime fierté que Claude Roux, directeur du département de l'infrastructure des CFF, a présenté les résultats de l'évaluation effectuée par *La Vie du rail* et portant sur les réseaux européens de chemins de fer. Les CFF arrivent en tête, avec une moyenne de 7,6 points sur 10, devant l'Allemagne, réseau de l'Ouest (7,3) et les Pays-Bas (6,8). Fréquence des trains, confort, qualité du matériel et ponctualité sont des domaines où nous sommes presque imbattables. Sur les onze critères retenus par l'hebdomadaire spécialisé français, il n'y a guère que la vitesse (mais la topographie n'y est pas pour rien) et les prix où les CFF sont mal jugés. Mais sur ce dernier point, si l'Italie et l'Espagne obtiennent de bonnes notes, c'est au détriment des autres domaines, qui sont de qualité moyenne ou médiocre. Ce qui illustre bien le rapport qui existe entre les ressources disponibles et la qualité générale des prestations.

La qualité a son prix

C'est avec un légitime agacement que MM. Carlos Grosjean, président du conseil d'administration, Hans Eisenring, président de la direction générale, et Benedikt Weibel, directeur du département transport, ont rappelé que la qualité se paie et que la cohérence n'est pas le fort des autorités politiques. On attend toujours davantage des CFF qu'ils remplissent des missions d'intérêt général: contribution à la politique européenne et de protection de l'environnement, trafic régional et d'agglomération, prise en charge d'une partie du trafic marchandise, etc. Mais on chipote par ailleurs sur les moyens financiers à mettre à leur disposition. Alors que le Conseil fédéral et le Parlement souhaitent ne pas dépasser les 2 milliards annuels de contributions, les CFF estiment *«que la Confédération devra procéder chaque année à un accroissement cumulatif des ressources financières dévolues aux CFF de 10 – 15% (Alptransit non compris)»*. Faute de quoi il faudra revoir à la baisse les prestations fournies par les CFF: abandon des lignes non rentables et d'une bonne partie du trafic marchandise intérieur notamment.

C'est le prix des carburants qui détermine les tarifs CFF

Cette mise au point de la régie vient rappeler l'étroite corrélation qui existe entre le prix du transport privé et celui du train. Ainsi les CFF sont-ils condamnés à faire de très nombreuses concessions sur leur tarif de base pour le transport des marchandises, sans quoi ils perdraient la plupart de leurs clients, qui recoureraient à des camions, meilleur marché. Même constat en ce qui concerne les voyageurs: l'adaptation des tarifs nécessaire à la réduction des contributions publiques est très sérieusement limitée. Le prix de l'essence a tendance à diminuer en valeur absolue, et les réactions populaires et politiques bloquent toute tentative de hausse au-delà d'une simple adaptation au renchérissement. Si les CFF ne peuvent ni augmenter leurs tarifs ni couper les branches économiquement déficitaires, il ne reste aux pouvoirs publics qu'une solution: augmenter sensiblement le prix de la mobilité, privée d'abord, publique ensuite. A défaut, les contributions en faveur des transports croîtront considérablement. Au chapitre des coûts non couverts par le trafic privé qui sont estimés à plusieurs milliards de francs par année. Mais aussi parce que les tarifs de ferroutage ne seront pas assez élevés et que nous devrons subventionner les marchandises européennes transitant à travers notre pays.

Bon marché, c'est pas assez cher

Il est peut-être temps de dresser un bilan de l'encouragement des transports

La dangereuse surcharge

suite de l'édito

tive. Pour ces actes législatifs et pour ceux-là seulement, il faudrait donc limiter le droit référendaire.

Est-ce nécessaire ?

D'une part, les questions sensibles, par exemple la liberté d'établisssement, font l'objet d'un délai d'adaptation qui a été négocié. Elles ne sont donc pas composantes du train urgent. Pour le reste deux possibilités s'offrent. La Suisse accepte de ne pas être prête sur tous les sujets et de ne pas obtenir un dix dans toutes les branches. Est-ce grave quand on sait que plusieurs pays membres de la Communauté, telle l'Italie, ont un retard si grand qu'il leur vaut de périodiques remontrances de la Commission ?

Et si l'urgence d'une application immédiate est requise, les ressources de l'article 89bis de la Constitution peuvent être mises à profit*.

Quand on passe les 57 lois par ces filtres successifs: problèmes secondaires qui ne provoqueront pas de référendum, possibilité de prendre le risque d'un retard, application de la clause d'urgence, que reste-t-il qui justifie une disposition équivoque ?

Oui, le problème est politique.

Tous les efforts doivent tendre à une ratification du traité. On sait que les adversaires, nombreux, feront flèche de tout bois. Pourquoi donc leur en offrir prêtes à l'emploi ? Des appels à plus de prudence et moins de formalisme sont venus d'observateurs d'horizons différents.

Il faut espérer que les parlementaires sauront donner le ton juste. Et la primauté du politique n'est pas incompatible avec la sécurité du droit.

AG

**Constitution fédérale, art. 89bis*

[1]Les arrêtés fédéraux de portée générale dont l'entrée en vigueur ne souffre aucun retard peuvent être mis en vigueur immédiatement par une décision prise à la majorité de tous les membres de chacun des deux conseils; leur durée d'application doit être limitée.

[2]Lorsque la votation populaire est demandée par 50 000 citoyens actifs ou par huit cantons, les arrêtés fédéraux mis en vigueur d'urgence perdent leur validité un an après leur adoption par l'Assemblée fédérale s'ils ne sont pas approuvés par le peuple dans ce délai; ils ne peuvent alors être renouvelés.

[3](...)

PROSPECTIVE

Un avenir proche

(jd) A l'occasion du 700e, une brochette de journalistes de la «Neue Zürcher Zeitung» a publié un ouvrage prospectif sur la Suisse («Nachdenken über die Schweiz. Perspektiven und Visionen», Verlag NZZ). Nous publions ci-dessous un extrait du chapitre de Walter Schiesser, le spécialiste de l'environnement et de l'énergie de la gazette zurichoise, qui montre que la «vieille tante» de la Limmat — appellation familière pour le prestigieux quotidien zurichois — ne craint pas d'aborder, parfois avec intelligence et imagination, les défis du futur (traduction DP).

L'effet de serre ne faisant maintenant plus de doute et face au risque croissant de changements climatiques, l'assemblée générale de l'ONU a décidé la limitation globale des émissions de gaz avec des contingents négociables entre les Etats. Afin d'assurer dans une mesure suffisante la substitution des énergies fortes productrices de CO_2 et d'encourager simultanément l'usage économe de l'énergie, la Suisse, comme beaucoup d'autres Etats, a limité la consommation d'énergie pour les différentes catégories d'usagers. Les ménages, tout comme les entreprises privées et publiques, reçoivent un contingent annuel d'énergie qu'ils peuvent vendre à d'autres usagers. La carte de crédit énergétique est indispensable pour obtenir non seulement carburant, combustible et électricité mais également certains services et notamment pour voyager. L'administration des crédits énergétiques et leur négoce ont été confiés à un consortium de banques auquel participe la Confédération. Grâce à l'électronique la plus moderne, cette gestion libérale de l'énergie fonctionne sans accroc. Et cette réglementation n'a pas rendu la vie plus frugale. La plupart des personnes âgées en conviennent, elles qui pourtant ont grandi à une époque où l'énergie était bon marché et disponible sans limite. La consommation par habitant est maintenant retombée au niveau de 1960, mais le progrès technique a considérablement amélioré le rendement énergétique. Toutefois il y a certaines contraintes. Certes on est toujours libre d'habiter une villa, de passer des vacances à Tahiti ou de s'acheter un yacht. Mais on ne peut plus tout avoir simultanément, à moins d'y mettre le prix fort; et même de cette manière, il n'est plus possible de vouloir plus dans tous les domaines. L'incitation à user avec ménagement de l'énergie rend inventifs aussi bien les producteurs que les consommateurs, et celui qui doit ou veut vivre modestement dispose d'un appoint financier bienvenu en vendant une partie de ses droits énergétiques.

Des milieux conservateurs de l'économie et de la politique se sont opposés vigoureusement à l'introduction de ce système qui combine les exigences économiques et écologiques et un haut degré de liberté et d'égalité sociale; mais aujourd'hui chacun reconnaît qu'il était justifié d'innover en matière énergétique. Les économies d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables, objets de confrontation politique permanente depuis le choc pétrolier de 1973, ne sont plus discutées et de nombreux règlements ont été abrogés. Le système de contingentement et la hausse du prix du pétrole, qui reflète le recul de la production des puits facilement accessibles, ont stimulé de manière efficace le comportement des consommateurs et plus encore la capacité d'innovation technique. La consommation d'énergie pour la production d'eau chaude dans les nouveaux bâtiments a pu être abaissée à des valeurs autrefois à peine imaginables. Les immeubles à consommation zéro ou presque nulle ne sont plus des curiosités, avant tout grâce aux progrès accomplis dans la construction de l'enveloppe des bâtiments (nouveaux matériaux et éléments pour l'utilisation passive de l'énergie solaire). Dans ce nouveau contexte, équiper son toit d'une installation photovoltaïque pour la production d'électricité et diminuer sa dépendance du réseau public, voire même livrer sa surproduction dans ce réseau, est devenu intéressant d'un point de vue économique. Ceux qui utilisent encore du combustible fossile obtiennent de bons effets de substitution avec des installations solaires thermiques.

Les pompes à chaleur électriques, combinées à des systèmes géothermiques, ont contribué le plus à une utilisation économe de l'énergie et à la réduction des émissions de CO_2 et d'autres polluants de l'air. La consommation d'électricité supplémentaire qui en résulte est faible — un tiers de l'énergie utile produite — mais elle a pourtant contribué à une certaine croissance de la demande. Pour la première fois depuis les années 70 du siècle passé, les chantiers de deux nouvelles centrales nucléaires ont été ouverts. Il s'agit d'un système nouveau à très haut degré de sécurité intrinsèque. ■

---

publics entrepris depuis une petite dizaine d'années, sous la pression des milieux écologistes, et en bonne partie réalisée par des réductions de tarif (abonnement écologiques, demi-tarif à 100 francs). On sait maintenant que le manque à gagner, compensé par des contributions publiques, a davantage provoqué une augmentation de la mobilité qu'un véritable transfert de la voiture au profit des trains et des bus. On sait aussi que la qualité générale des prestations (confort, rapidité, fréquence, ponctualité, etc) sont des critères plus déterminants aux yeux du voyageur que le prix dans le choix de son moyen de transport. Il est donc probable que les sommes destinées à financer des réductions tarifaires auraient été plus utilement dépensées en investissements destinés à améliorer la qualité des transports publics. Cette politique tarifaire n'a fait que retarder la vraie question: quels transports publics voulons-nous, quels objectifs doivent-ils atteindre, et sommes-nous prêts à en payer le prix ? ■

Concentration lucernoise

Le grand mariage de la presse lucernoise a eu lieu le 2 novembre avec la bénédiction du père nourricier Publicitas. Le *Luzerner Zeitung* avec ses éditions régionales *Schwyzer Zeitung, Nidwaldner Zeitung, Zuger Zeitung* et *Urner Zeitung* a fait disparaître six titres: *Vaterland* et *Nidwaldner Volksblatt* pour un groupe et *Luzerner Tagblatt, Nidwaldner Tagblatt, Zuger Tagblatt* et *Gotthard Post/Urner Tagblatt* pour l'autre. Les quotidiens proches du PDC et des radicaux ont publié dans leur dernière édition des suppléments rappelant leur passé .