

Les chantiers ferroviaires de l'avenir immédiat : forêt de sigles pour enchevêtrement de travaux

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 2234

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1019981>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

restée stable, contrairement à ce qu'on peut observer dans la plupart des pays voisins.

Mais sans accord institutionnel, les mesures d'accompagnement, conquises en contrepartie du soutien syndical à la libre circulation, risquent fort de passer à la trappe. Voilà où réside la faiblesse de la stratégie des organisations syndicales et de la gauche. En s'opposant frontalement à l'accord institutionnel, elles prennent le risque de sacrifier cette protection des salaires qu'elles prétendent pourtant vouloir sauvegarder. Alors qu'elles ont en main les atouts nécessaires à l'acceptation de l'accord institutionnel et à la sauvegarde des mesures de

protection des salaires.

[Markus Mugglin](#), de l'Association suisse de politique étrangère, a fait l'inventaire de ces atouts. Et la Suisse pourrait les mettre en œuvre en toute souveraineté.

Tout d'abord la multiplication des CCT fixant des salaires minimaux, qui ne couvrent actuellement qu'un peu plus de la moitié des salariés. Ensuite l'allègement des conditions mises à la déclaration de force obligatoire de ces conventions. Et, en l'absence de CCT, l'édiction de contrats-types fixant également des planchers salariaux. Enfin des conditions restrictives en matière de licenciements des salariés

âgés. Les contrôles du respect des conditions de travail devraient être renforcés, certains cantons se montrent encore trop laxistes. Bruxelles ne les interdit pas, mais s'irrite de leur focalisation sur les travailleurs étrangers détachés. En matière de sanctions, nous pourrions emprunter à l'Autriche le principe de responsabilité du mandant (donneur d'ordre) indigène en cas de violation des conditions salariales.

La majorité des organisations patronales tiennent à juste titre à l'accord institutionnel. Si elles se mettent d'accord avec les syndicats pour jouer ces atouts, alors l'obtention d'une majorité devient possible et même probable.

Les chantiers ferroviaires de l'avenir immédiat

Forêt de sigles pour enchevêtrement de travaux

Yvette Jaggi - 29 janvier 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34430>

Il suffit de regarder la carte des mesures et projets de [l'étape d'aménagement 2035](#) pour comprendre que, dans les quinze ans à venir, les chantiers vont occuper une partie encore accrue du réseau des CFF et de bien des compagnies privées. La faute à l'augmentation du transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises, au préfinancement assuré des travaux d'infrastructures prévus, et à la volonté de mieux relier les régions

métropolitaines et les villes de Suisse et de consolider le raccord aux lignes internationales à grande vitesse.

Depuis 1980, le transport de voyageurs par rail a plus que doublé et il devrait augmenter de 50% [d'ici 2040](#), voire de 100% sur l'Arc lémanique ou dans la région de Zurich-Winterthour. De son côté, le fret ferroviaire a augmenté de 40% et son volume devrait s'accroître encore de 45%.

Une telle évolution entraîne une surcharge du réseau, notamment en Suisse romande, avec des insuffisances de capacité maximale particulièrement manifestes en transport voyageurs dans les sections Genève-Lausanne-Yverdon. Quant au trafic marchandises, il ne disposera bientôt plus d'assez de sillons sur tout l'axe Ouest-Est de la Suisse, en particulier sur les lignes de Lausanne-Triage à Neuchâtel et du Pied du Jura, ainsi que dans la région de

Zurich.

Après des années de programmes successifs (dont Rail 2000, NLFA), le peuple et tous les cantons – sauf Schwyz – adoptent en février 2014 de nouvelles dispositions constitutionnelles réglant le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ([Faif](#)). Un fonds *ad hoc* ([FIF](#)) est créé, alimenté par une combinaison de parts au produit de la redevance poids lourds, de la TVA et de l'impôt fédéral direct ainsi que par un versement annuel de 2,3 milliards de francs inscrit au budget fédéral.

De quoi financer le Programme de développement stratégique (Prodes) dont l'Étape d'aménagement 2035, qui comprend 64 objets pour un total de 11,9 milliards de francs, fait l'objet d'un imposant [Message](#) du Conseil fédéral sur lequel le Conseil des Etats se prononcera en priorité. Difficile d'imaginer que la Chambre des cantons va toucher à un volumineux catalogue témoignant de la solidarité confédérale par accumulation.

Surcharges et cadences

La priorité est tout naturellement accordée aux parcours surchargés, avec des augmentations de capacité et des passages à de nouvelles cadences, au quart d'heure (Genève-Lausanne par Intercity et par RegioExpress ou Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle) ou à la demi-heure (Lausanne-Saint-Maurice ou

Montreux-Les Avants).

D'autres aménagements concernent de nouveaux arrêts (par ex. Yverdon Y-Parc), des gares (Nyon, Morges, Neuchâtel) ou des installations de triage (Nord Vaudois).

Le tout sans compter les projets en souffrance de l'étape 2025, une étape à 6,4 milliards de francs. Parmi les retards, on trouve sans surprise la gare souterraine de Genève ([DP 2194](#)), dont la mise en service est attendue pour 2031. Outre-Sarine, le fameux tronçon entre Aarau et Zurich fait toujours débat. Autre projet non encore abouti, le tunnel de base du Lötschberg: on poursuivra l'équipement technique du deuxième tube, dont le dernier tiers ne sera toujours pas creusé d'ici 2035.

Question financement, tout le monde s'accorde à tenir le régime adopté en 2014 pour un instrument à la fois indispensable et suffisant. Ainsi, dans la procédure de consultation à propos de Prodes 2035, une très nette majorité des cantons, partis et organismes divers se sont prononcés contre un [cofinancement par des tiers](#) – alors qu'une telle éventualité est expressément prévue par la Constitution fédérale.

Option cohérente qui n'empêchera pas à terme la réalisation de projets entièrement financés par des privés, à l'instar du [Cargo souterrain](#) entre Olten et Zurich.

Territoire, économie, nouvelles technologies

Les travaux prévus à l'horizon 2035 ont été bien «calés» parmi d'autres politiques fédérales. En se référant à la fois au [Projet Territoire Suisse](#), au plan sectoriel des transports et aux projets d'agglomération, les organisateurs de la future étape d'aménagement ont pris leurs précautions en matière de développement territorial polycentrique.

Ils en ont fait autant pour les calculs de rentabilité économique. D'un côté, le rapport utilité/coût macroéconomique devrait s'avérer largement positif: les spécialistes l'ont établi à 2,2, ce qui indique une utilité d'une valeur double de celle des coûts engendrés par sa création. En revanche, à l'échelle microéconomique du gestionnaire de l'infrastructure, l'opération risque de se solder – amortissements sur les nouveaux investissements compris – par une hausse non couverte de l'ordre de 5%. A terme, le fonds d'investissement ferroviaire pourrait intervenir.

Côté nouvelles technologies, les concepteurs de l'étape 2035 prévoient la mise à niveau continue et profitable du système et des équipements ferroviaires – n'en déplaise à [Avenir Suisse](#) qui considère «les milliards d'investissements pour l'infrastructure matérielle ferroviaire [comme] un anachronisme politique en matière de transports.» Les

technologies novatrices sont jugées particulièrement prometteuses dans deux domaines: l'automatisation intégrale de l'exploitation ferroviaire, du moins dans le transport des marchandises ([DP 2197](#)) et l'identification précoce des risques de tous ordres ainsi que des besoins en matière de maintenance préventive. Sachant que l'innovation et la complexité, par exemple pour les matériels roulants, peuvent réserver des surprises désagréables comme on le voit présentement avec les nouveaux trains à deux étages.

Effets de la méthode de

«*planification roulante*», la succession et la superposition de programmes de développement de l'infrastructure ferroviaire entraînent la multiplication de tâches et de procédures souvent complexes, en particulier pour assurer les approbations et les contrôles nécessaires, sans parler des rapports et décomptes à fournir. Pour maîtriser l'étape 2035, l'Office fédéral des transports estime avoir besoin de 14 postes nouveaux. Difficile de savoir si cet effectif supplémentaire pourra réellement suffire, en cas d'octroi par un Parlement toujours prêt à chipoter sur la création de postes dans

l'administration fédérale. Pour ne rien dire de la réputation de l'OFT en matière de surveillance et de *controlling*, entamée par l'indolente gestion de Car Postal pendant des années.

Victimes heureuses de leur succès, les CFF et plusieurs compagnies privées doivent organiser pratiquement l'augmentation de leur offre de transport tout en fonctionnant avec un réseau en bonne partie surchargé. Les chantiers en cours et à venir représentent de sérieux défis pour l'exploitation des parcours concernés et la stabilité des horaires. Bonne chance aux usagers.

La Suisse dans l'euro, exercice de politique-fiction monétaire

Face à la dégradation conjoncturelle, que faire?

Jean-Pierre Ghelfi - 31 janvier 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34450>

Domaine Public est un hebdomadaire sérieux et doit le rester. Les réflexions qui suivent peuvent paraître fantaisistes à la première lecture. Mais sont-elles si farfelues?

Avant d'y venir, posons le décor. La dégradation de la conjoncture économique internationale au cours de cette année est possible sinon probable. La plupart des institutions et organismes qui émettent des pronostics se basent sur les avis recueillis auprès des entreprises. Leurs

conclusions concordent: 2019 sera moins bien que 2018. Les prévisions pour la Suisse vont dans le même sens.

Quelles pourraient en être les conséquences pour notre économie? Son dynamisme, on le sait, dépend pour une bonne part des exportations. Le ralentissement ailleurs aura mécaniquement des répercussions ici.

Bien des sociétés sont parvenues à sortir la tête de l'eau après le choc qu'a constitué l'[envolée du franc](#)

avant 2011, puis après la décision de la Banque nationale suisse (BNS) d'[abolir le cours plancher](#) du franc par rapport à l'euro le 15 janvier 2015. Le redressement intervenu depuis lors doit beaucoup à la capacité d'innovation des entreprises. Il le doit aussi à la politique de la BNS qui a massivement émis de la monnaie pour stabiliser le cours du franc et permis d'éviter à notre économie d'être asphyxiée ([DP 2215](#)).