

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 629

Artikel: La route et le rail
Autor: Gonthier, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1012949>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

nationale Heidi Deneys, socialiste neuchâteloise, a posé clairement la question de l'égalité des chances hommes/femmes à l'ESAT. En commission militaire, M. Chevallaz n'a pas su donner de réponse claire. Et au plénum, il n'a pas jugé bon de se présenter, laissant à M. Schlumpf le soin de défendre un dossier dont il ne connaissait manifestement pas la première pièce.

* * *

Le même jeudi matin 4 mars, d'autres objets intéressant les transports venaient en discussion devant un Conseil national décimé par la cérémonie d'inauguration du Salon de l'Auto à Genève (où le président de la Confédération et celui de l'Assemblée fédérale, accompagnés du Tout Berne, se rendent traditionnellement en pèlerinage).

Une chance unique pour les CFF, et leur mandat d'entreprise, toujours en discussion. Malgré l'absence des autophiles les plus ardents, la cause du chemin de fer ne passe quand même pas: ainsi

COURRIER

La route et le rail

Je ne suis pas spécialement malin, mais parfois, je «réfléchis». Je connais la triste situation de nos CFF qui n'arrivent pas à nouer les deux bouts et dont le service public coûte cher à tout le monde (même si on ne voyage pas en train).

Une émission de «Temps Présent» m'a révélé les douloureuses conditions de travail de la plupart des transporteurs par camions. Leurs journées sont de dix à douze heures et leurs salaires, tout autre chose qu'un pactole. Les camionneurs indépendants qui ont cru se faire un magot en devenant transporteurs au long cours se couvrent parfois de dettes.

les CFF devront être rentables «si possible» d'ici l'exercice 1986. Exécution.

* * *

Quant aux vols privés d'hélicoptères dans les montagnes, ils pourront se poursuivre à grands renforts de bruit de pales et de rotor, et de vibrations particulièrement incommodes.

Le socialiste argovien Silvio Bircher voulait qu'on interdise les vols d'hélicoptères organisés à des fins touristiques (notamment les transports de skieurs en haute altitude). Grand émoi dans les cantons alpins, surtout au Valais, où sont basés les avions d'Air-Glaciers: la compagnie de Bruno Bagnoud, qui dispose également d'appareils stationnés à Nyon, a besoin d'autres ressources que celles du transport de blessés — spécialité de la fameuse Gass. D'où les vols touristiques, les insecticides aspergés par hélicoptère, et, tout récemment, le fumage des vignes.

En aviation aussi, l'organe crée la fonction.

Or les CFF n'osent pas augmenter leurs tarifs - marchandises à cause de la concurrence des camionneurs; et ceux-ci vivent à bord de broche pour être préférés aux trains. Autrement dit, comme à la guerre, il y a autant de victimes et de dégâts des deux côtés de la frontière.

Ne serait-ce pas alors que les tarifs des CFF et des camionneurs sont mal calculés et qu'il serait grand temps d'en venir à une entente? L'indice des prix? Il monterait, c'est sûr, mais peut-être pas autant que ça... et on aurait moins d'argent à verser pour renflouer nos trains...

Mais voilà; pour en arriver là, il faudrait s'abstraire des considérations d'intérêt privé. Qui en est capable aujourd'hui?

A. Gonthier

RÈGLEMENT

Plaine de l'Orbe: dites 331!

Publicité libérale sur le mode traditionnel, à forte dose pendant les derniers jours précédant les élections vaudoises, comme il se doit: moins de pape-rasse, moins de règlement, nous sommes les seuls à... Période électorale.

C'est donc avec intérêt que les lecteurs de la «Feuille d'avis officiels» ont lu le règlement des Etablissements de la plaine de l'Orbe (26.2.1982). Intérêt et persévérance: le texte en question comporte 331 articles.

Personne, il va de soi, ne conteste l'actualité d'un tel travail. Les détenus ont, jusqu'ici, été ceux qui ont le plus pris au sérieux le slogan du parti libéral vaudois: plus de libertés, ce n'est jamais trop demander.

La qualité d'un tel amas de précisions réglementaires apparaîtra, comme à l'accoutumée, à l'usage (et en particulier au chapitre des voies de recours offertes aux détenus). Mais une fois admis qu'il est nécessaire que chacun connaisse ses droits, ses devoirs, on admirera le souci de ne pas réglementer plus que nécessaire qui résulte des articles suivants: — Art. 26. Les membres du personnel collaborent entre eux.

— Art. 44. Le directeur établit les contacts nécessaires avec les autorités et les personnes concernées par sa direction.

— Art. 62. Le directeur adjoint est directement subordonné au directeur.

— Art. 93. Le chef comptable gère les finances des établissements.

— Art. 161. Les aumôniers s'occupent des besoins spirituels des détenus.

— Art. 195. Les surveillants exercent sur les détenus l'autorité nécessaire à l'accomplissement de leur mission.