

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1091

Artikel: Trafic régional : lignes en solde
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1021993>

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: 15.03.2025

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

Lignes en solde

La Confédération et les CFF voudraient s'en débarrasser; les cantons veulent bien reprendre les lignes régionales, mais pas leur déficit. Certains parlent de les privatiser... Nous vous proposons un aperçu des tensions qui règnent entre la Confédération et les cantons à propos du trafic régional CFF. Nous reviendrons sur ce sujet dans notre prochain numéro, avec une interview d'André Genoud, directeur des Chemins de fer fribourgeois.

(pi) La Confédération et les CFF cherchent par tous les moyens à diminuer la charge que représente pour eux le trafic régional, d'autant plus que la présence des tortillards sur les lignes empêche bien souvent de mettre sur pied des prestations rentables. Le trafic régional représente en effet près de deux tiers de l'offre horaire CFF mais transporte moins d'un voyageur sur cinq, les quatre autres empruntant des trains directs, intercity ou internationaux. Et la facture est plutôt salée: la Confédération a versé en 1991 600 millions de francs aux CFF pour le trafic régional. Et sur les 800 millions versés aux entreprises concessionnaires, on peut estimer que près de la moitié de cette somme est destinée à la couverture du déficit d'exploitation du trafic régional. Ces sommes sont reportées, et même augmentées, au budget 1992, mais la Confédération compte bien économiser 100 millions à ce poste dans le cadre de son programme d'assainissement. Autre économie escomptée: près de 40 millions en cessant de subventionner les abonnements demi-prix et les réductions pour pendulaires.

Les cantons ne sont pas d'accord

Réaction des cantons, ou de certains d'entre eux: ce sont les deux Bâles, Argovie, Berne, Soleure et Zurich qui dénoncent une politique de démantèlement mise en place sournoisement, sans débat politique. Car si les Chambres auront à se prononcer sur le programme d'assainissement des finances fédérales, elles n'ont pas été consultées sur des décisions administratives lourdes de conséquence et contraires aux promesses faites au moment de la votation sur Rail 2000. Rappelons à ce sujet ce qu'écrivait le Conseil fédéral en décembre 1987, dans ses explications aux citoyens: «Un réseau ferroviaire dense et bien aménagé ainsi que de nombreuses lignes de bus offriront aux régions de meilleures liaisons. Le projet Rail 2000 ne concerne pas exclusivement les CFF, mais

aussi les compagnies de chemin de fer privées, les cars postaux et les entreprises automobiles concessionnaires. Rail 2000 ne profite donc pas uniquement aux centres urbains, mais également aux régions isolées ou périphériques, que le projet permettrait de mieux desservir.» Pour les cinq cantons du nord-ouest et Zurich, cette promesse n'est pas tenue. L'avis de Cornelia Füg-Hitz, conseillère d'Etat soleuroise: «Depuis quelque temps, il apparaît avec clarté que la Confédération et les CFF tentent de reporter sur les cantons et le transport régional une partie de leurs problèmes financiers actuels. Ils pratiquent une politique de plus en plus restrictive qui prend corps dans différentes nouvelles directives de la Confédération (...). Le report des charges financières sur les cantons s'exerce principalement dans deux domaines:

– On observe une tendance à réserver aussi complètement que possible les capacités ferroviaires au secteur commercial (trafic voyageurs à longue distance, trafic marchandises) et à ne prendre en compte le trafic régional qu'en dernier lieu.

– Les prestations supplémentaires commandées par les cantons font l'objet d'indemnités aussi élevées que possible tandis que l'offre de base à la charge de la Confédération est réduite au strict minimum. Or les cantons s'opposent avec fermeté à

ce que le trafic voyageurs public soit sacrifié sur l'autel des nouveaux projets ferroviaires et de la situation financière de la Confédération. Ils considèrent en outre que le fait de recourir à des directives administratives pour pratiquer une politique de restriction en matières de transports publics — sans décision politique légitimée et sans consultation des cantons — pose un problème d'ordre institutionnel».

Coordonner deux politiques

Les cantons se défendent de mener un combat égoïste: ils réclament seulement une certaine cohérence entre la politique de protection de l'environnement, qui exige d'eux l'adoption de plans de mesures souvent sévères, et celle des transports. La plupart tablent en effet sur des reports de trafic en direction des transports publics pour diminuer la

Le prix des grands et petits trains pour la Confédération

en millions de francs	compte 1991	budget 1992
CFF	1743	1944
<i>Contribution aux frais d'exploitation</i>		
Indemnisation du trafic régional des voyageurs	600	670
Indemnisation du ferroutage*	50	88
Réductions tarifaires	39	39
Chargement d'autos au Simplon*	1	1
Prestation pour l'infrastructure	1052	1145
<i>Contribution aux investissements</i>		
Raccordement de l'aéroport de Cointrin au réseau CFF	1	1
Entreprises de transport concessionnaires	628	804
<i>Contribution aux frais d'exploitation</i>		
Indemnisation	74	79
Rapprochement tarifaire	128	136
Réductions tarifaires	22	26
Chargement des voitures*	23	25
Couverture du déficit	153	153
<i>Contribution aux investissements</i>		
Améliorations techniques	96	160
Dommages causés par les forces naturelles ..	14	8
Doublement de la voie du BLS	42	52
Séparation des courants de trafic*	27	45
BLS ferroutage, solution transitoire*	–	50
Tunnel de la Vereina	43	70
Contribution à titre d'aménagement, EPFL... 6		–
Tiers	44	44
Voies de raccordement*	21	21
Investissements, trafic combiné	23	23
Transports publics, total	2415	2792
*Financement par le produit des droits d'entrée sur les carburants		
	145	253

pollution de l'air dont souffrent les régions urbaines. Pour Mathias Fledges, conseiller d'Etat de Bâle-Ville, les cantons ne sont d'ailleurs pas opposés au principe de la suppression des réductions tarifaires dont bénéficient les pendulaires et les détenteurs d'un abonnement demi tarif. «*Mais ils considèrent que l'augmentation proportionnelle du coût des transports individuels motorisés est une condition sine qua non de cette suppression. L'augmentation unilatérale des tarifs des transports publics irait à rebours de tous les efforts déployés pour améliorer la répartition du trafic entre les transports individuels et les transports publics.*» En d'autres termes: augmentez le prix du train, mais parallèlement à celui de l'essence...

Les Romands discrets

C'est en fait toute la question du trafic régional, qu'il se fasse par bus ou par train, sur des lignes CFF, PTT ou privées, qui est à revoir — et qui sera revue: une révision de la loi est prévue. L'accord sur un nouveau texte sera difficile, car en plus des conflits Confédération – cantons sur le financement du trafic régional, il faudra mettre sur pied d'égalité toutes les régions du pays, quel que soit le moyen de transport à leur disposition et la couleur des bus ou des trains qui y circulent.

Même si les méthodes utilisées actuellement par la Confédération pour faire des économies sont très discutables, il faut reconnaître une certaine logique à vouloir transférer le trafic régional aux cantons: ce sont en grande partie leurs décisions qui déterminent le taux de fréquentation des transports publics. On l'a bien vu dans la région bâloise avec l'introduction de l'abonnement vert, puis de la communauté tarifaire. On le verra sans doute à Genève qui s'est fixé des objectifs de répartition entre les modes de transport et compte y parvenir tant par des mesures incitatives que restrictives.

Les cantons romands ont pourtant eu la sagesse (ou la paresse...) de ne pas soutenir trop bruyamment l'action de leurs collègues alémaniques. Il est vrai que plusieurs d'entre eux sont habitués au double langage: dénoncer le démantèlement du trafic régional et réserver aux routes la plus grande partie de leurs investissements en matière de transports. ■

Les citations sont extraites des exposés prononcés lors de la conférence de presse organisée le 9 juillet à Berne par les cinq cantons du nord-ouest de la Suisse et Zurich.

FIGURE

Beat Kappeler et l'Union syndicale suisse

Beat Kappeler a agacé plus d'un militant syndical par la fraîcheur de son propos. Dans DP n° 1083, sous le titre «Refonte syndicale», il exprimait en quelques formules lapidaires une sorte de testament idéologique. Ce texte, publié avant que B. Kappeler annonce son départ de l'USS, était un pavé dans la mare du fonctionnement et du rôle traditionnels des syndicats.

(ag) Après s'être investi des dizaines d'années dans sa fonction de secrétaire de l'USS, Beat Kappeler a décidé de défendre les idées qui sont les siennes par une autre voie professionnelle. La fidélité implique, parfois, ce renouvellement et cette prise de risque.

Dans une société qui aime plus que jamais étiqueter, par commodité médiatique, Beat Kappeler s'est vu épingler le badge «néo-libéral». Pourtant, avant que le sujet vienne à la mode, il a démontré que les pratiques cartellaires correspondaient, de fait, à un impôt indirect, privatisé au profit d'une minorité. Sur le dossier européen, où il s'est engagé à fond, son prétendu néolibéralisme est d'abord souci de cohérence: la législation européenne bousculera des pratiques protectionnistes, y compris celles qui peuvent intéresser la gauche.

Un esprit libre

Beat Kappeler est d'abord un esprit libre, exceptionnellement cultivé et ouvert: lisant le *Canard enchaîné* pour se défatiguer du *Financial Times*. Sa compétence économique en impose à ses contradicteurs. Mais son originalité première est une faculté d'imagination. C'est un producteur d'idées; un prodige de concepts nouveaux. Ce néolibéralisme qu'on lui reproche est d'abord sa capacité de proposer autre chose que le prêt-à-porter intellectuel ou pragmatique. L'intérêt de sa carrière, ce ne sont pas seulement les capacités de l'homme, mais leur insertion dans le combat syndical.

Contrairement à des idées reçues, le secrétariat de l'Union syndicale n'est pas une vaste machine bureaucratique. Les effectifs sont réduits, les tâches multiples: il faut répondre aux innombrables consultations fédérales, siéger dans les commissions, permanentes ou ad hoc, assurer une présence dans les médias, animer la vie syndicale dans les

régions: des sollicitations exigeantes, aux limites de l'agenda, mais peu de pouvoir direct, qui se concentre avant tout au sein des fédérations.

Dans ce contexte, les idées de Kappeler sont reprises par les rédacteurs des journaux syndicaux comme des «papiers» dont on dit qu'ils nourrissent le débat, tout en contribuant à remplir les colonnes. En fait, la discussion de fond n'est pas vraiment ouverte. Les idées sont considérées comme des bulles, irisées, destinées à éclater, périssables comme un journal est périssable. L'invention authentique ainsi se perd.

Imagination et compétence

Dans de nombreux domaines, Beat Kappeler ajoute pourtant à l'imagination la compétence technique. Il s'avance assez loin dans le concret pour s'exposer sur le terrain du vérifiable. DP a suivi et accompagné ses propositions concernant les taux hypothécaires, par exemple celles sur la titrisation des hypothèques. Ça tenait le coup, remarquablement. Mais la technicité, au lieu de donner son poids concret à l'idée, dépayait plus qu'elle n'entraînait la conviction.

Beat Kappeler, en mettant ses dons au service de l'Union syndicale et en la servant bien, en a révélé aussi les faiblesses. Est-elle capable, une fois le tri opéré dans les propositions des «imaginatifs concrets», de se mobiliser sur une ou deux idées-force et de les faire aboutir ?

On semble plutôt vouloir privilégier les tendances portées au front par les bannières des fédérations: FOBB, FTMH, SSP, CVE. Qui la défense du service public, qui une volonté d'affrontement, qui l'extension de la politique conventionnelle.

Il y a place pour plusieurs styles dans la maison syndicale. Mais la liberté d'esprit de Beat Kappeler va manquer. ■