

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. 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: 17.03.2025

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- 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

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

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 cour- 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 7h25 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 reçut ponctuellement une at- tention suisse... une pendule neuchâteloi- se.

Quand il arriva à Neuchâtel, le TGV Paris-Neuchâtel, départ gare de Lyon à 7h44, était arrivé à bon port depuis 45 mi- nutes. *ag*