Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 665

Artikel: Humeurs : pour les CFF
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1013359

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: 12.07.2025

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

HUMEURS

Pour les CFF

Il faut parler des CFF sans poésie, celle du rail, sans «enfantilisation», celle de l'électrique miniature de papa gamin. Admettre aussi que cette entreprise soit soumise à des exigences, celle de la clientèle, celle de l'adaptation, celle d'une certaine concurrence.

Mais pas non plus le déraillement (métaphore obligée des détracteurs de la régie), l'infantilisation du sujet par des économistes gamins, qui jouent à enlever des wagons dans leurs schémas modèle réduit, comme leur tête.

Sans poésie donc, ni déraillement intellectuel, quelles constatations[1]?

— L'entreprise a besoin d'investir. Il faut lui en donner les moyens. A part quelques trains de prestige, et parmi eux ceux que prennent par exemple entre Genève et Zurich les hommes d'affaires et les conseillers nationaux, le vieillissement est évident. Et aussi la faible innovation.

Or l'investissement, ce n'est pas seulement une question de survie, mais c'est aussi une condition du dynamisme de tous les collaborateurs. Travailler avec de vieux coucous n'est pas valorisant. Le non-investissement, c'est l'engourdissement autant que l'usure du matériel.

Dans le cadre d'une politique globale des transports, y compris à l'aide des droits sur la benzine, n'en déplaise au Touring Club Suisse et au Parlement, ces ressources devraient (le conditionnel fait mal) être mises à disposition.

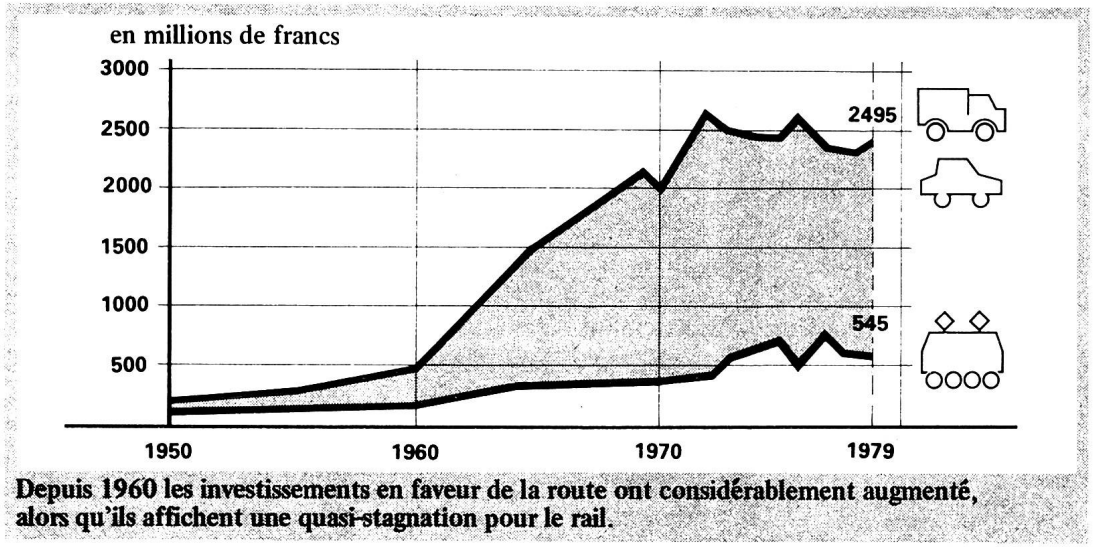
— Arrêter de faire du déficit actuel un drame national. Le compte laitier aligne lui aussi des centaines de millions; on en parle beaucoup moins, quand bien même ce déficit-là est artificiellement gonflé par les importations de denrées fourragères, donc réductible.

— Renoncer à la dichotomie voitures-transports publics. Des transports publics de qualité n'empêcheront personne d'avoir une voiture, mais en modifieront, peut-être, l'utilisation. En réalité, il n'est aucun automobiliste qui n'ait recours plus ou moins souvent au train, pour lui — d'ailleurs momentanément ou durablement (âge) handicapé au point de ne pouvoir conduire — ou sa famille. En d'autres termes, n'importe quel automobiliste est aussi dépendant du rail. Cela seul justifie une interdépendance financière.

— Tenir compte de l'irrégularité du service. Dans une société de loisirs, l'horaire tôt le matin le dimanche et le samedi est une servitude. Toute diminution du temps de travail autorise des aménagements souples qui permettent, par tournus, des pauses de quarante-huit heures. La réduction de la durée du travail est particulièrement nécessaire, dans les services, en général publics, qui travaillent vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Ces quelques observations nullement originales pour constater que le pouvoir politique (Parlement, pression des lobbies) refuse d'affronter les véritables problèmes; c'est-à-dire: investir, donner les moyens financiers, affirmer l'interdépendance des grands moyens de transport, vouloir et organiser pour le personnel des conditions de travail qui ne le pénalisent pas, mais le valorisent.

Aujourd'hui, ce dossier devient triste comme un gâchis.



Depuis 1960 les investissements en faveur de la route ont considérablement augmenté, alors qu'ils affichent une quasi-stagnation pour le rail.

Source: schéma publié par l'Association suisse des transports dans le remarquable numéro spécial de son «journal» (déjà signalé dans ces colonnes) tout entier consacré aux chemins de fer suisses (n° 6/82 — adresse utile: Bahnhofstr. 8, 3360 Herzogenbuchsee).

[1] Voir ces dernières semaines: DP 657 (28.10.): «Urgence. Priorité aux chemins de fer.» DP 659 (11.11.): «Le second souffle des CFF. Conduire une locomotive: du rêve à la cadence.» DP 663 (9.12.): «CFF. A fond de train dans les chiffres rouges.»