Le train à la traîne

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1139

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1011700

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

financement spécifique pourraient répondre à ces exigences.

Fort bien, mais comment réaliser ces réformes puisque les universités ne disposent pas d'une véritable tête capable de mettre en mouvement le pachyderme (DP nº 1133) ? Et que la Confédération, empêtrée dans ses multiples organes consultatifs et de coordination, subventionne les hautes écoles sans pour autant influencer substantiellement leur évolution ?

Une aide conditionnelle

C'est probablement par les modalités du financement fédéral qu'il faut commencer. Plutôt que de distribuer l'argent dans le cadre d'un plan quadriennal peu contraignant, comme c'est le cas actuellement, Berne pourrait lier son aide à la réalisation de réformes (coordination, allégement des plans d'études et réduction de leur nombre) négociées avec les cantons et les universités. La Conférence universitaire suisse deviendrait alors ce lieu de négociation. Pour mieux tenir compte de la diversité des situations, notamment entre la Suisse alémanique et la Romandie, on peut même imaginer la création d'instances régionales, pas forcément strictement linguistiques, mieux à même de préparer, de négocier et de conduire les réformes nécessaires. Ce mode de faire devrait stimuler la mise en place au sein des hautes écoles de structures de pouvoir moins paralysantes qu'aujourd'hui. Et pour faciliter et coordonner cette tâche de restructuration, pourquoi la Conférence universitaire suisse ne proposerait-elle pas une loi modèle, comme cela s'est fait par exemple dans le domaine de l'énergie ? A défaut d'un consensus rapide, la Confédération risque bien de réduire sa participation financière aux frais de fonctionnement des universités et de concentrer son effort sur la recherche.

Quant à cette recherche et à la relève, elles feraient l'objet d'une enveloppe budgétaire séparée, allouée par la Confédération et gérée par une fondation au profit de projets d'envergure justifiés par les besoins de la société (par exemple les actuels programmes prioritaires, les programmes nationaux, les programmes industriels, les programmes internationaux aujourd'hui dispersés au sein de l'administration fédérale). Le Fonds national suisse de la recherche scientifique continuerait pour sa part à soutenir des projets ponctuels, essentiellement de recherche fondamentale. Dans ce scénario, le Conseil suisse de la science (CSS) verrait son rôle d'expertise en matière de politique de la recherche revalorisé.

Ces pistes sont volontairement modestes parce que, dans le choix des solutions possibles, nous avons privilégié le critère de la faisabilité rapide. En effet, le temps presse et les bouderies et autres attitudes offusquées qui caractérisent les relations entre cantons, universités et Confédération ne sont plus de mise si l'on a vraiment à cœur l'avenir des institutions académiques helvétiques. ■

LES PROPOSITIONS

1. La Confédération lie son aide à la réalisation de réformes négociées avec cantons et universités.
2. La Conférence universitaire suisse propose une loi modèle.
3. La recherche et la relève universitaire font l'objet d'une enveloppe budgétaire allouée par la Confédération.
4. Le rôle d'expertise du Conseil suisse de la science est revalorisé.

Le train à la traîne

(*pi*) Les CFF se sont déjà illustrés dans le dossier du trafic régional par des informations partielles et la diffusion de chiffres farfelus quant aux coûts de leurs prestations. En gros, les CFF ont pris pour habitude de tenir compte du prix d'une rame valeur à neuf (même si le matériel roulant est vieux de plusieurs dizaines d'années) et de son système actuel d'exploitation, sans considérer les économies possibles grâce à des mesures simples de rationalisation. Le même travers s'est manifesté dans la comparaison de la consommation d'énergie du train et du bus, dans le but de démontrer la supériorité de la route sur le rail pour le trafic régional. Dans le numéro 2/93 de *Via*, la régie comparait la consommation d'électricité d'une rame de 180 tonnes offrant 260 places à celle d'un bus de 30 places... Un lecteur du journal des CFF a pris la peine de réagir pour dire avec raison que dans l'hypothèse retenue, soit le train est trop gros, soit le bus est trop petit... En comparant ce qui est comparable, soit un bus plus gros (45 ou 65 places) avec un train plus léger offrant un nombre de places comparable (50 à 80 tonnes), le rail est le meilleur.

Un autre lecteur vient encore opportunément rappeler qu'il est fallacieux de comparer de l'énergie produite à partir d'une source hydraulique ou nucléaire avec celle en provenance d'un carburant fossile. La charge sur l'environnement n'est évidemment pas la même...

Les CFF, contrairement à la plupart des entreprises privées de chemins de fer, n'ont pas modernisé les installations et le mode d'exploitation de leurs lignes régionales. C'est regrettable, mais ce n'est pas une raison pour comparer un système de bus profitant d'une infrastructure et de véhicules modernes avec des trains datant de la dernière guerre et nécessitant pléthore de personnel «au sol» pour fonctionner. Il ne faut en effet pas sous-estimer les coûts résultant directement des sous-investissements dont souffrent tant de lignes régionales: des postes d'aiguillage datant parfois de l'inauguration de la ligne, l'absence de passages à niveau modernes ou de passages sous-voie, le contrôle non automatisé du trajet des trains exigent souvent que des gares peu importantes soient occupées par du personnel. Dans une récente conférence, l'Association transports et environnement donnait l'exemple du poste d'aiguillage de Wil qui nécessite pour faire entrer ou sortir un train davantage de personnel que n'en requièrent les 17 kilomètres de la ligne «privée» Frauenfeld – Wil, commandée par un poste central et où les trains circulent sans contrôleurs, l'aménagement des rames permettant au conducteur d'en surveiller l'intérieur. A contrario, sur la ligne CFF Wil – Wattwil, chaque train a besoin d'un pilote et d'un contrôleur, et la vétusté des installations rend nécessaire la présence de huit employés de gare sur un tronçon de 20 kilomètres... ■