Gouverner efficacement : Tilbourg (NL) et Berne (CH)

Autor(en): **Pochon, Charles-F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1178

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009518

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

TRANSVERSALES ALPINES

D'autres idées d'économies

(pi) La décision de construire deux nouvelles lignes de transit à travers les Alpes relève de la politique, donc de l'irrationnel. Les mêmes objectifs auraient pu être atteints autrement, à moindre coût.

CALENDRIER

Le peuple a accepté en septembre 1992 avec 63,6% de oui la construction de deux nouvelles lignes de transit à travers les Alpes. En décembre de la même année, le parlement approuvait l'Accord sur le transit entre la Suisse et la Communauté européenne dans lequel la Suisse s'engage à construire les deux nouvelles lignes, en précisant notamment leur tracé, la durée des travaux et la date d'ouverture au trafic des «premiers éléments du nouveau réseau de transit» (2005).

En février 1994, peuple et cantons acceptent l'initiative des Alpes, interdisant tout trafic marchandise de transit dès février 2004.

Cette date pourrait concorder avec la mise en service du Lötschberg si les travaux débutaient sans retard.

Le dimensionnement des tunnels. Les nouvelles lignes sont dimensionnées pour pouvoir transporter des camions de 4 mètres de haut chargés sur des wagons, comme le tunnel sous la Manche. Des économies importantes pourraient être réalisées en adoptant des gabarits plus modestes, par exemple ceux nécessaires au transport de conteneurs ou de caisses mobiles chargés sur train, ce qui devrait constituer l'essentiel du trafic à travers les Alpes. Le chargement de camions entiers devrait peu à peu disparaître avec le développement des techniques modernes de ferroutage. Et les quelques camions restant pourront toujours être transportés par les tunnels actuels, dont plusieurs ont été à grand frais redimensionnés à cet effet. (L'adoption de ce gabarit entre la France et l'Angleterre est justifié dans le mesure où, à part les ferries, c'est le seul lien entre les deux pays.)

La capacité des lignes. La principale justification pour la construction des nouvelles lignes de transit est la capacité. Or une utilisation plus judicieuse des infrastructures existantes permettrait d'augmenter considérablement le tonnage transporté par le rail. A commencer par la suppression des poids morts que sont les camions chargés sur les trains, au profit des conteneurs ou des caisses mobiles. Mais aussi en adoptant d'autres systèmes de sécurité que l'actuel, qui découpe le réseau en sections de quelques kilomètres. Avec ce système, la distance entre les trains est de plusieurs kilomètres. Elle pourrait être diminuée en adoptant le système de sécurité des TGV, du tunnel sous la Manche ou des métros, qui autorise théoriquement le passage de plus d'un train par minute. A titre d'exemple, la ligne du Gothard est saturée avec 250 trains par jour; sous la Manche, il pourra en circuler près de 1500.

Le prix du transport. Le transport d'un conteneur à travers la Suisse est subventionné à raison de 450 francs environ. On peut supposer qu'un camion génère des coûts non couverts pour une somme équivalente. Il est évident que cet abaissement artificiel des coûts du transport favorise la mobilité au détriment de la production proche du lieu de consommation. Alors que des prévisions aussi précises que contradictoires existent sur la quantité de tonnes qui passeront à travers les Alpes dans cinq, dix ou vingt ans, aucune étude sérieuse n'a jamais été rendue publique sur l'élasticité de la demande de transport: à quelle diminution de trafic marchandise faut-il s'attendre avec une augmentation x de son coût ? A noter d'ailleurs que l'Union européenne et la Suisse suivent deux politiques contradictoires à l'aveugle: d'une part, elles augmentent la capacité de transport; d'autre part elles affichent leur volonté de réduire la part des coûts non couverts du trafic, donc d'augmenter le prix des transports. ■

GOUVERNER EFFICACEMENT

Tilbourg (NL) et Berne (CH)

(*cfp*) Tilbourg est une ville des Pays-Bas d'environ 200 000 habitants. Le chômage y est supérieur à la moyenne nationale en raison des modifications structurelles qui frappent l'industrie locale. Depuis 10 ans, la ville est gérée comme une entreprise: elle a assaini une situation fortement obérée et réalise des excédents de recettes qui profitent aux contribuables. La ville fonctionne comme une entreprise de services constituée en holding dont les filiales sont les œuvres sociales et la culture, les constructions, l'environnement, l'administration générale, les pompiers et l'encouragement à l'occupation, soit six entreprises filles.

Inutile de préciser que ce modèle a passé les frontières. A Berne, tant pour la ville fédérale que pour le canton, des recherches d'application sont en cours. Le dernier numéro de la revue théorique du PSS *Rote Revue* publie une interview de Peter Tschanz, adjoint de direction auprès du maire socialiste de Berne. Il est responsable d'un projet de nouvelle administration de la ville. Le modèle est celui de Tilbourg ainsi que les idées du *New Public Management (NPM)*. il faut réduire les coûts tout en augmentant l'efficacité.

Simultanément, les autorités cantonales et l'Union des communes bernoises mettent en œuvre une étude pilote pour rapprocher les autorités des citoyens, augmenter l'efficacité et appliquer les principes de l'économie d'entreprise. Sept communes, dont la moins peuplée compte 1128 habitants et la plus peuplée 11 600 habitants, tentent de répondre au défi. Il est aussi question de Tilbourg et du *NPM*. ■