

Courrier

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1979)**

Heft 512

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Une mystification vaudoise

trine nationaliste, démesurée et orgueilleuse, rongée à la base par la démesure maurassienne, qui infecte et polarise la vie politique du pays en jetant vers les extrêmes les Vaudoises et les Vaudois désorientés.

“Ordre et Tradition” a forgé de toutes pièces un édifice socio-politique faux. Ce n'est pas honnête intellectuellement. Néanmoins, le fédéralisme bien compris, protecteur des sensibilités diverses et du droit à la différence, bouclier contre le nivellement centralisateur, creuset des expériences politiques, est une nécessité impérieuse. A cet égard, la lutte inlassable de la Ligue vaudoise mérite d'être reconnue, et son emprise sur le gouvernement aussi. Mais elle se trompe de fédéralisme. Le sien est figé, réactionnaire, incohérent et désespéré. On préfère par exemple celui d'un Denis de Rougemont dont le regard vise le XXI^e siècle. Dans vingt ans.

(1) Rien n'est venu démentir cette image, généreusement répandue dans la presse.

COURRIER

Les comptes de la SSR

La Direction de la SSR, par la plume de son directeur de l'Information et de la Documentation nous a adressé une lettre en quatre points qu'il vaut la peine de citer et de commenter ici.

Monsieur le Rédacteur,
L'article que vous avez publié dans le no 510

du 16.8.1979 sous le titre: “Publicité: la radio n'y touche pas mais elle encaisse” appelle une mise au point:

1. — Le licenciement de la directrice de la SA pour la publicité à la télévision ne peut en aucun cas être mis en relation avec la SSR ou avec des déclarations que ladite directrice aurait faites au sujet des taxes de concession ou de la comptabilisation des recettes publicitaires. Ce point a été mis en évidence par le président de la SAP, M. Ulrich Luder, lors d'une récente conférence de presse.

2. — Le fait que la radio bénéficie d'une part des recettes de la télévision n'est pas en contradiction avec la concession fédérale; de plus, cela a été expressément autorisé par l'autorité de surveillance. Le motif est facile à comprendre: la radio ne dispose pas, au-delà du produit de la taxe d'audition, de recettes supplémentaires provenant de la publicité.

3. — La répartition des charges se rapportant aux “Services communs” correspond, avec assez d'exactitude, aux tâches que lesdits services assument — tant sur le plan national que sur le plan régional — pour chacun des media.

4. — Le rachat des studios de radiodiffusion par la SSR ne répond pas à des “raisons de prestige”; il a été décidé pour libérer les sociétés régionales des amortissements et des intérêts passifs qui pesaient lourdement sur leurs comptes et les privaient des ressources financières nécessaires à l'amélioration des programmes radiophoniques.

Markus T. Drack

Et nos commentaires:

Ad (1). Cette affirmation n'a guère convaincu. M. Luder a mis trop d'insistance à démentir qu'il y ait un quelconque rapport entre les affaires financières de la SSR et le licenciement de Mme Trappe. Il est de notoriété publique que la directrice de la SAP et M. Domenic

Carl ne se tenaient pas en grande estime mutuelle; le directeur financier de la SSR, qui a failli perdre son poste l'an dernier, ne doit pas regretter le départ de Mme Trappe, avec laquelle il avait un sérieux compte à régler.

Ad (2). Le fait que la radio bénéficie d'une part des recettes de la publicité à la télévision n'est pas contesté dans la réponse de la SSR. Le fait qu'il s'agisse d'une dérogation autorisée confirme qu'il y a bel et bien violation de la concession, dont l'article 14 a la teneur suivante, parfaitement claire:

“1. La publicité payante directe ou indirecte n'est pas admise à la radiodiffusion sonore.

“2. Une publicité restreinte et directe à la télévision est autorisée conformément aux directives de l'autorité concédante. Le produit net de la publicité est exclusivement destiné à la télévision. Toute publicité payante indirecte à la télévision est interdite.”

Ad (3). On veut bien croire que la répartition indiquée (75% pour la tv, 25% pour la radio) correspond à une réalité, mais nous ne sommes pas en possession des chiffres qui permettraient de le confirmer.

Ad (4). Tandis que la SSR pouvait se permettre d'amortir au fur et à mesure ses frais de construction et de transformation et d'inscrire ses immeubles pour zéro franc à l'actif de ses derniers bilans annuels, les sociétés régionales avaient à supporter jusqu'en 1976 des amortissements effectivement assez lourds pour elles. Mais comme de toute manière les bilans des sociétés régionales et de la SSR sont consolidés, on ne voit décidément pas à quoi pouvait servir le jeu d'écritures symbolisant le rachat des immeubles “régionaux”, — à moins que ce soit pour renforcer la centrale en ôtant leur substance aux sociétés régionales, ou encore pour éponger le fameux compte de construction si généreusement approvisionné. Quoi qu'il en soit, les sociétés membres devront bien supporter la charge des emprunts contractés auprès de la SSR, qui ont passé de 8.4 à 39 millions en 1977 (Réd.).

Le train silencieux, c'est l'avenir

Monsieur le Rédacteur,

Pour nous rafraîchir les idées en rentrant de vacances, vous nous proposez un message de Gil Stauffer. Pourtant, en fait de rafraîchissement, certaines questions soulevées dans ce papier font plutôt "réchauffé".

Un train silencieux, avec des sièges en tissu, rien n'est impossible. A condition d'y mettre le prix. Le choix doit tenir compte de la rentabilité à l'achat d'abord, à l'entretien ensuite. Rassurez-vous, on y vient progressivement, dans la mesure où des solutions raisonnables peuvent être appliquées.

Quant aux Re 4/4 I laides, c'est affaire de goût. Elles datent des années 1946 à 1951 et certaines d'entre elles ont déjà plus de cinq millions de km dans les roues.

Question de phares, il faut préciser que la con-

duite d'un train ne ressemble en rien à celle d'une automobile. Sur la route, un obstacle peut surgir à chaque instant et le chauffeur doit être en mesure de l'éviter. Pour un train lancé à toute vitesse, le chemin de freinage est de plusieurs centaines de mètres. Quelle que soit la puissance des phares, tout obstacle se trouvant sur la voie ne peut dès lors plus être évité. Par définition, le train ne circule que s'il a la voie libre. L'attention du mécanicien est dès lors concentrée sur l'observation des signaux lumineux. Pour ces raisons, les locomotives n'ont pas de phares, mais des feux de position destinés à rendre les trains bien visibles de l'extérieur.

Voici donc l'essentiel en bref. Si Monsieur Gil Stauffer ou vos lecteurs désirent en savoir davantage, notre service répond avec plaisir à toutes les demandes de renseignements qui lui sont présentées.

Secrétariat général CFF. Information et relations extérieures

...ET LA RÉPONSE DE GIL STAUFFER

Cher Monsieur,

J'aime bien les trains. J'en prends même un tous les jours. Je lis de temps en temps "La vie du Rail" et les publications des CFF et de son personnel.

"Domaine Public" également, préfère les voies de chemin de fer aux rubans trop élastiques des autoroutes.

Le déficit des CFF ne m'inquiète pas le moins du monde. Les automobilistes pourraient d'ailleurs bien payer un ou deux milliards supplémentaires — versés aux CFF — que ce ne serait que justice...

Mais tout cela ne signifie pas que les CFF sont tabou...

Je disais donc que les trains font un boucan épouvantable. Je n'invente rien: ils font un boucan épouvantable, à l'intérieur comme à l'extérieur.

Je constate.

Et je m'interroge. (Evidemment, je ne suis pas le premier).

Et j'essaye d'être logique: si les trains font du bruit, c'est que ceux qui les construisent ne se sont pas préoccupés — pas assez, en tous cas — de les rendre silencieux.

S'ils ne les ont pas insonorisés, c'est qu'ils ont estimé que l'insonorisation est un problème secondaire. Donc, pour les constructeurs, le confort — dont l'insonorisation est une composante évidente — est un aspect secondaire. Bien sûr, quand je parle de confort, je pense aussi à celui des gens vivant à proximité de voies.

L'insonorisation — que ce soit celle des immeubles, des voitures ou des trains — est d'abord un problème technique auquel on donne — ou on ne donne pas — une solution par une décision — ou une "non-décision" — qui est bien de nature politique.

En bref: on fait un choix.

Par exemple, on peut se dire: insonoriser, ça coûte cher, trop cher. Mieux vaut consacrer plus d'argent à la sécurité et à la vitesse.

Donc, il y a bien eu choix, implicitement: celui de faire passer l'insonorisation au second plan.

On peut être d'accord avec ce choix, le trouver justifié par une foule de raisons.

Et accepter de se boucher les oreilles.

Pour mon compte, j'estime qu'il est nécessaire, maintenant, de modifier l'ordre des priorités.

L'insonorisation des trains est devenue indispensable. Je ne me soucie pas de savoir comment — c'est l'affaire des ingénieurs — et à quel prix — c'est l'affaire de comptables — cela est possible.

Je dis seulement: c'est indispensable.

Et je sais que cela est possible.

C'est peut-être coûteux, mais c'est possible.

C'est peut-être techniquement compliqué, mais c'est possible.

D'ailleurs, il n'est pas prouvé que c'est compliqué et coûteux puisque cela n'a pas encore été fait. Je ne connais pas, tout au moins, de voie et de train expérimentaux, fruits d'une recherche systématique d'insonorisation.

Je sais que l'on teste maintenant les locomotives en soufflerie pour réduire l'onde de choc au moment des croisements. Je sais que les wagons Eurofim ont été particulièrement étudiés pour réduire la traînée et les turbulences. Tout cela est très bien.

Il reste à mandater une équipe d'ingénieurs pour étudier tous les moyens concevables susceptibles de réduire le bruit des trains.

Les constructeurs de voitures et d'avions ont bien été obligés d'y passer. Ils n'en sont pas morts, que diable!

Alors, qu'est-ce qu'on attend?

Avec mes salutations cordiales.

Gil Stauffer