

Rail 2000 : c'est du peuple qu'on se moque

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1134

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011641>

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.

C'est du peuple qu'on se moque

RAIL 2000 EN 3 DATES

19 décembre 1986. Les Chambres adoptent trois arrêtés: l'arrêté A prend acte du rapport du Conseil fédéral sur le sujet; le B, le seul à être soumis au référendum facultatif, définit les quatre nouvelles lignes à construire; le C débloque un crédit de 5,4 milliards de francs.

6 décembre 1987. L'arrêté B est accepté en votation populaire.

29 juin 1993. Les CFF présentent «Rail 2000 – 1^{ère} étape» qui devrait coûter 7,4 milliards et respecte ainsi le crédit alloué plus le renchérissement. Trois des quatre nouvelles lignes prévues sont abandonnées. Le principe de base, relier les nœuds de correspondance en moins d'une heure, n'est maintenu que pour Bâle, Berne et Zurich. Du nouveau matériel roulant permettra des gains de temps sur la ligne du Pied du Jura.

(pi) Y a-t-il un conseiller fédéral au Département des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) ? C'est selon: M. Ogi répond présent pour faire part de ses décisions les plus médiatiques («Rail 2000 ne doit pas coûter plus que 8 milliards»); mais il est singulièrement absent lorsqu'il s'agit d'en tirer les conséquences et de présenter la cure d'amalgrissement infligée au projet. Que les CFF aient effectué des calculs imprécis, on veut bien. Mais ce ne sont pas les directeurs des CFF qui ont défendu Rail 2000 devant le Parlement: c'est un projet adopté par le Conseil fédéral et défendu devant les Chambres par le DFTCE dont le chef est Adolf Ogi. C'est donc lui qui en porte la responsabilité politique, tout comme il lui appartient de répondre des dépassements de crédits qu'aurait entraînés sa réalisation complète. Les CFF, même s'ils sont à l'origine du projet, ne sont en l'occurrence que les exécutants d'une décision prise par les Chambres et avalisée par le peuple à la suite d'un référendum.

Le contexte n'est pas sans influencer la suite des opérations. Car chacun agit aujourd'hui comme si les CFF avaient à leur disposition un crédit de 8 milliards dont ils pourraient disposer à leur guise pour améliorer leurs prestations. Attitude illustrée par les déclarations de Benedikt Weibel, directeur général, qui estime qu'un nouvel arrêté n'a pas à être soumis au Parlement, sous prétexte que la philosophie de

Rail 2000 est respectée. Les juristes de la régie ont d'ailleurs planché sur le sujet.

Mais on n'a pas fait travailler les bons juristes. Car le peuple et le Parlement ne se sont pas prononcés sur une philosophie, mais sur du concret: la construction de quatre nouvelles lignes, dont on nous dit maintenant qu'une seule sera mise en chantier. Nous avons déjà relevé (DP n° 1114) qu'il y avait également eu tromperie dans la présentation du projet puisque le peuple a décidé sur la base de cartes et de temps de parcours futurs qui ne seront jamais respectés. Rail 2000 aurait-il été accepté s'il avait dès le départ et pour le même prix, été limité à ce qu'il en reste aujourd'hui ? Ou, dans un autre domaine, accepterait-on que le DMF achète 15 F/A-18 au lieu des 34 prévus sous prétexte que les prix avaient été mal calculés ?

Que tout Rail 2000 ne soit pas réalisable avec les moyens à disposition, soit. Mais il faut l'assumer, et non pas intituler hypocritement ce qui sera mis en chantier «Rail 2000 – première étape», quand on sait pertinemment que la deuxième étape ne se fera jamais.

Le Conseil fédéral a reçu le mandat de réaliser Rail 2000 dans son ensemble. S'il a d'autres projets, il doit soumettre un nouvel arrêté aux Chambres, sujet à référendum. Sans quoi le parti des pêcheurs à la ligne aura raison de dire que, «de toute façon, ils font ce qu'ils veulent». ■

●●●
des formations universitaires, en offrant aux porteurs de maturité une palette de choix plus large, à condition bien sûr que des passerelles soient construites entre les divers domaines des études supérieures ainsi réorganisées. Dans l'état actuel des choses cette révision est une nécessité.

A la recherche de crédits... et d'une politique

Toutes les contraintes mentionnées devraient en effet conduire les universités à réduire considérablement le nombre des filières, à alléger les programmes et à limiter la durée des études conduisant à un premier diplôme; à mettre l'accent sur une formation de base, sur des méthodes de travail, sur des outils d'analyse et de communication plutôt que sur l'accumulation de connaissances rapidement avalées et mal digérées; à réserver la spécialisation à plus tard, pour celles et ceux désireux et capables de poursuivre des études plus pointues, mais aussi pour les actifs qui veulent compléter leur formation et acquérir une spécialisation. A ce stade seulement, le niveau post-grade, se justifie un couplage étroit entre l'enseigne-

ment et la recherche. Cette dernière est aujourd'hui en péril et ce ne sont pas ceux qui font profession de mépriser l'enseignement qui contribueront à la sauver. La recherche fondamentale, qui est principalement prise en charge par les universités, avec l'aide du Fonds national notamment, est évidemment la plus directement menacée par les réductions budgétaires. Les chercheurs, pour assurer la survie de leurs équipes, sont en outre enclins à courir le mandat de recherche appliquée auprès des pouvoirs publics ou de l'économie privée, diminuant d'autant leur participation à la recherche fondamentale, dont on s'accorde pourtant à souligner partout l'importance, y compris dans les sciences de l'ingénieur pour le maintien de la capacité créatrice nationale. Les universités ne peuvent donc se contenter de réfléchir à l'amélioration de leurs prestations d'enseignement; elles doivent aussi, et même avant tout, réfléchir à la bonne gestion d'une recherche qui, bien que fondamentale, c'est-à-dire libre, doit faire l'objet de choix et de priorités. Elles doivent donc être dans ce domaine aussi à la recherche non seulement de crédits, mais d'une politique et des moyens de l'appliquer. ■