Zeitschrift: Défis / proJURA
Herausgeber: proJURA
Band: 1 (2003)
Heft: 1: Mobilité

Artikel: Remettons les coucous à l'heure!
Autor: Favre, David
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823882

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 30.04.2025

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

Par David Favre

Remettons

les coucous à l'heure !

La Suisse dispose de transports publics performants. Leurs trois caractéristiques principales sont cadencement de l'horaire, chaîne de correspondances et densité du réseau. La part modale de ce système intégré est l'une des plus élevées du continent grâce à la fréquence de ses prestations et un engouement populaire quasiment sans faille. Sa fiabilité et son pragmatisme, de même que les innovations qu'il sait encore engendrer suscitent l'admiration de nos voisins.

Cette mécanique bien huilée associée à l'image d'Épinal d'un pays tout d'ordre et de ponctualité force donc le respect, ailleurs. En terres autochtones aussi ! La plupart des acteurs en la matière ne ratent effectivement aucune occasion de vanter les mérites de leur système des transports. Et ce jusqu'à l'excès ! Au point qu'en dehors de ce modèle « unique » : point de salut ! Un air condescendant accueille généralement les initiatives non estampillées de la croix blanche...

Remettons les coucous à l'heure ! Si les acteurs en présence font parfois œuvre de pionniers, ils se contentent bien souvent d'être de bons copieurs et développeurs de concepts en provenance d'outre-frontières. Outre-frontières justement, tout observateur un tant soit peu objectif constatera que les bonnes pratiques sur lesquelles notre pays a beaucoup à apprendre existent bel et bien. Eh oui, l'horaire cadencé et la ponctualité ne sont pas l'apanage des seuls petits Suisses ! Il en va de même en matière de services à la clientèle (information, offres tarifaires, réclamations, aménagement des espaces), où les prestations alléchantes et originales servies par un marketing efficace sont légion. Quant au matériel roulant, il a subi presque partout une cure de jouvence et n'a rien à envier au confort, certes pratique mais encore spartiate, de nos convois helvétiques. Enfin, les dessertes périphériques de régions comparables à l'Arc jurassien sont parfois soutenues politiquement davantage que dans cette Suisse, plus libérale qu'elle ne veut bien l'admettre. Etcetera. Etcetera. Si bien qu'en caricaturant quelque peu, seule l'absence de grève et la taille réduite de son champ d'action paraissent rendre le système suisse plus stable d'un point de vue fonctionnel et, par là même, meilleur.

Système suisse des transports: difficile apprentissage de la critique, de la transparence et de la modestie !

Caprice d'un enfant gâté qui châtie un système pourtant admirable, aigri par la normalisation inévitable d'une certaine exception helvétique ? Que nenni ! Ces quelques propos, que d'aucuns qualifieront d'anecdotiques, visent avant tout à stigmatiser une attitude qui tend à se généraliser chez nous : la suffisance d'un petit monde des transports omertien, agissant essentiellement par réaction face aux pressions extérieures et étanche à la critique. Cette autosatisfaction agaçante atteint du reste des sommets insoupçonnés quand le courant dominant dans le sérail fermé des lobbies des transports publics argue que notre pays est le disciple le plus fervent des directives européennes en la matière, tout en n'appartenant pas à l'Union. Ce comportement révèle l'arrogance d'un donneur de leçon qui, à force de contempler son réseau de transports aussi joli qu'une maquette de train électrique, en oublie de prendre de l'altitude pour appréhender les enjeux essentiels d'un système soumis, bon gré, mal gré aux pressions globalisantes et concurrentielles.

Parmi les enjeux relégués au rang de détails, en ces temps ambigus où concurrence et monopole tentent de coexister sur le même terrain de jeu, on trouve la régulation du système lui-même. Pour simplifier, la régulation est un dispositif institutionnel qui encadre les acteurs sur le marché en cours d'ouverture, visant à la fois à instaurer les conditions nécessaires à l'émergence dudit marché, à le contrôler, à en corriger les effets néfastes et à garantir les prestations de service public.

La régulation n'est donc pas le dernier gadget à la mode, paradoxalement néo-libéral, mais une nécessité publique fonctionnelle impérative. Qui dit marché, bien que ce dernier relève pour l'heure davantage de l'illusion d'optique que d'une réelle effectivité, ne dit pas suppression des règles du jeu et de la présence d'arbitres. En effet, il ne s'agit aucunement de la disparition de l'Etat d'un domaine géré jadis par le biais de la propriété publique et du monopole, mais d'un changement de paradigme qui combine à la fois davantage de marché, de règles et de structures.

C'est bien là que le bât blesse ! Les mécanismes de surveillance et d'encadrement, apprêtés à la sauce « made in Switzerland », sont défaillants, car mus par une conviction aveuglante: la foi en l'autorégulation des acteurs. Dès lors toute tentative de structuration institutionnelle des diverses fonctions de la régulation tend à passer pour manœuvre bureaucratique outrancière.

La configuration actuelle du système suscite pourtant plusieurs interrogations. Notamment, la capacité d'action de l'Office fédéral des transports, régulateur présumé et le rôle de l'ex-monopole historique CFF. D'une part, l'indépendance de l'administration surchargée n'est pas à même d'être garantie en raison de la confusion de son triple rôle d'architecte des conditions cadres, de contrôleur du marché et de commanditaire des prestations. D'autre part, le mastodonte ferroviaire perpétue, de façon sciemment déléguée ou simplement par réflexe hérité du passé, son ancienne mission d'intégrateur, garant de la cohérence des transports helvétiques, instru-

mentalisant au passage le processus à sa convenance. Capture du régulateur par le régulé ? Au détriment d'acteurs « secondaires » tantôt impuissants, tantôt passifs et consentants ? Au détriment du système ? Le refus observé de réponses claires à ces questions témoigne clairement de la négligence actuelle.

Si la tentation de poursuivre sous les nouveaux habits cosmétiques de la libéralisation les mêmes pratiques que par le passé, à savoir confier à l'ancien monopole le soin de déterminer et de gérer la politique publique des transports et son cadre d'action est grande, le « laisser-faire » d'aujourd'hui risque cependant de se retourner demain contre ce que l'on croit ainsi préserver.

Les acteurs des transports suisses doivent apprendre à ne pas confondre l'exemplarité de leur système public en terme de prestations avec le fonctionnement exemplaire de leurs structures institutionnelles ; ils doivent adopter désormais un comportement moins auto-satisfaisait, indispensable au débat sur une régulation enfin cohérente et transparente que les milieux politique seraient bien inspirés d'engager… sous peine de voir un si beau système, mal préparé à la nouvelle donne et à ses enjeux, en subir de plein fouet les conséquences.

David Favre,

Lic. Sc. Pol. / Dipl. MPA IDHEAP, auteur d'un mémoire en cours de parution « Access pricing et régulation ferroviaires: le cas de la Suisse face aux expériences européennes ».

Par
Rémi Fourou

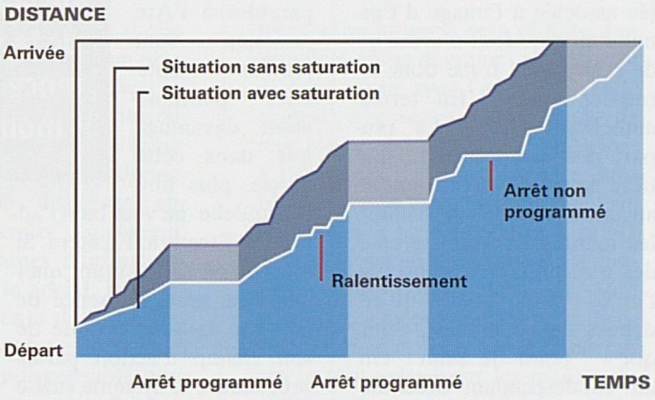
La route
lieu de stockage des entreprises

Quel paradoxe de lier la route à la notion de stockage! Dans nos modèles de pensée la route est un lieu de transport, de mouvement ; le stock, par contre est associé à l'entreposage, à l'immobilisme.

Cependant, le titre de cet article reflète une réalité toujours plus actuelle et résulte de la transformation profonde du paysage logistique au cours des dernières années.

Aujourd'hui, les stratégies logistiques des chargeurs (entreprises productrices ou de distribution) sont basées notamment sur une concentration des approvisionnements, une production flexible et juste à temps, une spécialisation des sites de production, et sur des structures de distribution à l'échelle européenne[1]. Ces politiques ont conduit à une réduction significative des « stocks fixes » et par conséquent à une augmentation du ratio « stock roulant » (c'est-à-dire marchandises en transit) sur « stock fixes » (marchandises en entrepôt).

Par ailleurs, le transport par camion est largement dominant surtout pour les distances moyennes. En effet, ce dernier reste souvent plus attractif au niveau des principaux critères de sélection qui sont la fiabilité, la ponctualité, la souplesse et les coûts. Malheureusement, au moment du choix du mode de transport, la problématique de l'environnement a nettement moins d'impact sur les entreprises que l'intensité de la concurrence[2].



Gonflement des flux routiers

Ainsi, et par simple déduction, la route devient un lieu de stockage.
Jusque là ce n'est qu'un constat statistique qui en soi n'est ni bon, ni mauvais et il est vrai que les entreprises pionnières au niveau de ces stratégies logistiques ont bénéficié d'un réel avantage compétitif.
Pourtant, la généralisation de ce mode d'organisation logistique augmente fortement les flux routiers et conduit à une saturation progressive des infrastructures en particulier en périphérie des zones urbaines ou des pôles logistiques, et sur certains grands axes européens.
Ceci entraîne deux effets majeurs sur les courbes de transit et les stocks. Tout d'abord, le ralentissement du trafic conduit « mathématiquement » à une augmentation absolue des « stock roulant » par l'allongement des durées de transit. Mais un autre aspect autrement plus critique