Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1259

Rubrik: Courrier

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: 11.05.2025

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

COURRIER

Réponse à une question

(réd.) A propos de notre article sur le programme d'infrastructures des transports publics dont le Conseil fédéral a arrêté les principes en mai dernier («Les lignes courbes de la raison politique», DP 1254), un lecteur lausannois, Rodolphe Weibel, se demande qui va payer les investissements:

«Ce que j'ai lu de la décision du Conseil fédéral ne m'a apporté aucune indication à ce sujet et votre article ne m'a pas plus éclairé (...) La question essentielle du financement n'est pas de savoir qui prête et combien (la Confédération, qui garantira de toute façon les prêts, n'a aujourd'hui encore aucune peine à lever des emprunts). Non, la vraie question est de savoir qui paie et combien? La vérité des coûts voudrait que ce soient les bénéficiaires qui paient tout; que ce soient les bénéficiaires de demain ou ceux d'après-demain est de modeste importance: les emprunts sont précisément faits pour reporter sur de nombreuses années le poids d'un investissement. En revanche, il est d'importance primordiale de connaître quelle part des ressources de la collectivité va être distraite d'autres besoins collectifs pour subvenir aux transports par rail des gens et des marchandises.»

(*réd.*) Effectivement, notre article ne répondait pas à ces questions. Renseignement pris, le financement spécial temporaire jusqu'en 2017, tel que proposé par le CF, ne constitue pas un prêt remboursable, à l'exception de l'emprunt effectué par la Confédération – au maximum 560 mios/an – et mis à disposition des compagnies de chemin de fer qui en assumeront l'amortissement et les intérêts. Cet emprunt représente la charge supportée par les usagers. Par contre le produit de l'augmentation de 10 ct par litre des droits d'entrée sur les carburants (600 mios/an), une part de la redevance sur le trafic des poids lourds (400 mios/an), une part des droits d'entrée sur les carburants (320 mios par an) ainsi que des avances de la Confédération jusqu'en 2008, date à laquelle les recettes affectées et l'emprunt couvriront les coûts d'investissement, ne sont pas remboursables.

COURRIER

Organe de contrôle du transit alpin

Monsieur le rédacteur,

Dans votre dernier numéro, («En coulisses», *DP* 1257), vous avez donné des informations sur l'activité et le devenir probable de l'état-major de contrôle et coordination des transversales alpines que j'ai l'honneur de présider.

Malheureusement, cet article contient deux erreurs grossières. Tout d'abord, le coût de fonctionnement de l'état-major imputé aux compagnies se monte à 430 000 frs et non à 4 millions. La différence est de taille.

En ce qui concerne le devenir, Monsieur le Conseiller fédéral Leuenberger a constamment réaffirmé sa volonté de maintenir un organe de contrôle, probablement sous une forme différente, tel qu'il figure dans le projet de message.

Marcel Blanc,
Président de l'Etat-major de contrôle et de coordination transit alpin

Réponse à la réponse de M. Blanc

(*réd.*) La réaction du président de l'Etat-major de contrôle et de coordination transit alpin (EMCC) illustre bien la complication, pour ne pas dire le flou, qui règne en matière d'imputation des coûts de cette instance. Ces derniers sont noyés dans la rubrique 4200.611/Surveillance du projet, inscrite au chapitre de l'Office fédéral des transports du compte financier de la Confédération. Le poste, globalement budgétisé à 13,3 millions pour 1996, apparaît pour un tiers, soit 4 426 000 fr. dans ledit compte, qui n'enregistre que la part du Lötschberg, BLS (les deux autres tiers sont à la charge du Gothard, CFF).

Sachant par ailleurs que dans les comptes du BLS-Alptransit pour les années 1994 et 1995 figurent des montants de 1,7 et 1,4 million respectivement pour la surveillance du projet OFT/EMCC, on doit en déduire que cet Etat-major coûte bien, comme *DP* le disait prudemment, «plus de 4 millions par an (...) mis à la charge des CFF et du BLS».

Quant au sort de l'EMCC selon le futur nouvel arrêté sur le transit alpin, il sera scellé bien sûr au terme des travaux des Chambres fédérales, dans le courant de l'année prochaine, ou plus exactement le jour de la votation référendaire annoncée par MM Blocher, Stich & Co.

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (jd)
Rédaction:
Claude Pahud (cp)
Géraldine Savary (gs)
Ont également collaboré à ce numéro:
Gérard Escher (ge)
André Gavillet (ag)
Jacques Guyaz (jg)
Yvette Jaggi (yj)
Charles-F. Pochon (cfp)
Composition et maquette:
Claude Pahud
Jean-Luc Seylaz
Géraldine Savary
Secrétariat:
Murielle Gay-Crosier
Marciano,
Administrateur-délégué:
Luc Thévenoz
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens
Abonnement annuel:
85 francs
Administration, rédaction:
Saint-Pierre 1
case postale 2612
1002 Lausanne
Téléphone:
021/312 69 10
Télécopie: 021/312 80 40
CCP: 10-15527-9