

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 103 (1977)
Heft: 25: Assainissement des installations ferroviaires dans la région d'Olten

Sonstiges

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: 17.03.2025

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

Editorial



Locomotive Re 6/6 en tête d'un train du Gothard (photo BBC).

CFF : service public ou marchands de prestations ?

La direction générale des CFF ne s'est pas bornée à prendre note de l'ampleur croissante des déficits de l'entreprise ; des efforts, portant principalement sur des compressions de personnel et sur la réduction des dépenses d'équipement, accessoirement sur celle des frais d'entretien des installations fixes, ont permis de ramener de 770 à 700 millions de francs le déficit du budget 1977, par exemple.

En outre, la direction générale s'est attachée à analyser les causes de l'augmentation considérable de l'excédent de dépenses. Si les CFF, comme toutes les branches de notre économie, ont été durement touchés par la récession intervenue dès 1977, notamment par la forte diminution du lucratif trafic en transit, leur déficit n'est pas seulement d'ordre conjoncturel, mais également structurel. Il serait donc doublement illusoire de compter sur une hypothétique reprise économique massive pour assainir la situation.

Prenons par exemple le capital de dotation de l'entreprise : en 1946, il était de 400 millions de francs, ce qui représentait 64,5 % des recettes annuelles. Aujourd'hui, il a bien été augmenté (pour la dernière fois en 1965) à 800 millions de francs ; le chiffre d'affaires ayant été multiplié par quatre environ, ce capital de dotation ne correspond plus qu'à un tiers des recettes. Sur ce point, force est d'admettre que l'occasion a été manquée, au temps des vaches grasses, d'adapter la structure financière à la croissance des CFF.

Cette disproportion entre le capital propre et la dimension de l'entreprise a pour corollaire un accroissement non linéaire des charges financières : entre 1946 et 1975, les intérêts et autres charges financières ont connu un facteur 5,21, alors que les produits étaient multipliés par 3,75 dans le même temps. De fait, les charges financières représentaient 45 % du déficit de 1975, en 1976 même 47 %. On voit donc que les mesures de rationalisation ne peuvent avoir qu'une portée limitée, face à un tel fardeau. D'autre part, il est évident que le maintien d'un réseau ferroviaire exige

des investissements pour lesquels de nouvelles charges financières sont inévitables. Jusqu'ici, la direction générale des CFF n'a pas été entendue lorsqu'elle a demandé un réajustement du capital de dotation de l'entreprise : en 1973, dans ces colonnes, M. Desponds, président de la direction générale, annonçait un projet visant à porter à 2,5 milliards les fonds propres de l'entreprise (BTSR n° 25 du 8 décembre 1973, p. 495). Cette mesure n'ayant pas été réalisée, on est mal venu de tirer à boulets rouges sur les responsables à qui l'on n'a pas donné un des moyens d'assainissement les plus directement efficaces : on peut estimer l'économie qu'elle aurait permise entre 100 et 200 millions de francs par année, sur un déficit total de 707 millions de francs en 1976.

On a parfois mis en parallèle les CFF et Swissair, pour décerner à cette dernière un certificat de bonne gestion — auquel nous souscrivons volontiers — et suggérer de trouver une structure d'entreprise analogue pour les premiers. Se fondant sur cet exemple, certains attendaient d'une « privatisation » des chemins de fer des résultats analogues à ceux de notre compagnie aérienne, qui n'emarge pas au budget de la Confédération. C'est ignorer deux différences importantes : Swissair bénéficie d'une infrastructure existante, édifiée et mise à disposition par les pouvoirs publics moyennant redevances (aéroports, installations de radionavigation et de sécurité, etc.) et bénéficie sur le réseau européen d'un monopole de fait, grâce au système du pool d'exploitation des lignes régulières. La Confédération, par exemple, protège très efficacement Swissair contre les visées des compagnies charter. Sur les lignes où l'excédent de capacité et la concurrence libre se font sentir (pensons à l'Atlantique Nord), on peut imaginer que l'exploitation se situe à la limite des chiffres rouges. Mentionnons en passant que Swissair tire des revenus importants d'activités extra-aéronautiques (hôtels, boutiques hors-taxi), qu'elle peut entreprendre grâce à ses importants fonds propres. Si l'on tient compte de ces aspects, on imagine mal les leçons à en tirer pour les CFF en ce qui concerne leur gestion.

Le document « Rapport 77 » a récemment été présenté par la direction générale des CFF comme l'exposé de toutes les possibilités d'avenir pour l'entreprise. L'éventail est large, allant de la préservation des services actuels, avec application des mesures de rationalisation en cours, au maintien des seuls trains directs et des transports par wagons complets. Ces propositions sont réparties en cinq conceptions de l'offre de prestation de la part des CFF et doivent permettre le choix par les autorités politiques.

D'ores et déjà se sont fait entendre les voix des transporteurs routiers ou des champions d'une économie de marché sans restriction, saluant le réalisme des responsables CFF et préconisant évidemment le maintien des seules prestations rentables. En demandant aux chemins de fer de se prêter au jeu de la libre concurrence, ces censeurs sont d'une parfaite mauvaise foi. On ne saurait comparer sur les seuls critères de la rentabilité un service public, par vocation au service de la nation, et des entrepreneurs privés, essentiellement au service de leur propre profit (remarquons en passant que nous ne pensons nullement que le profit soit condamnable en soi ; il s'agit toutefois qu'il ne porte pas préjudice aux intérêts de la communauté). Même sur le plan purement matériel, la comparaison n'est pas possible, tant que les transporteurs routiers ne seront pas soumis aux mêmes exigences qu'un service public : obligation de transporter, publication d'horaires, prestations sociales comparables (allant du salaire aux heures de travail hebdomadaires), propriété, construction et entretien de l'infrastructure, etc. On ne saurait se réclamer de l'économie libérale pour mettre en concurrence service public et entreprise privée.

Avant d'examiner dans quelle mesure il est souhaitable ou non que les CFF réduisent leurs prestations, il convient de remonter aux sources, à la fin du siècle dernier. Les principales lignes ferrées de Suisse étaient aux mains de compagnies privées, parfois concurrentes directes ; la détérioration de leur situation financière laissait prévoir l'effondrement d'un réseau ferroviaire qui s'était révélé indispensable à la prospérité et à l'épanouissement de la nation. Le 20 février 1898, 78 % des électeurs suisses se rendaient aux urnes pour se prononcer sur le rachat par la Confédération des lignes d'intérêt national et plus de deux tiers d'entre eux (plus de la moitié du corps électoral) l'approuvaient, permettant ainsi la création des Chemins de fer fédéraux. Même les partisans les plus fidèles d'une économie libérale ne trouvaient rien à redire à cette décision populaire sur un objet qui avait déplacé une plus forte proportion d'électeurs que jamais auparavant et que rarement par la suite. C'est dire que le chemin de fer est devenu alors un outil au service de la nation et que rien ne permet de considérer qu'il ne le soit plus aujourd'hui.¹

Pour définir l'avenir des CFF, il faut donc mettre au premier plan le fait que la volonté populaire leur a assigné sans équivoque une mission de service public, au prix d'un sacrifice financier qui était loin d'être négligeable. On aurait souhaité voir mettre l'accent sur ce fait avant même de s'attacher aux diverses mesures d'assainissement possibles.

Il convient d'abord de définir les services que le rail doit rendre au pays, dans le sens le plus général du terme. Il ne s'agit pas seulement de prestations de transport mais également de contributions à la qualité de la vie et à la sécurité de l'avenir. Ces jours mêmes, on a pu lire sous la plume d'un pétrolier que les vingt prochaines années constituaient le dernier sursis pour offrir une alternative au pétrole en tant

¹ A ce point de vue, on peut considérer, dans le contexte de l'Etat de droit qu'on nous rappelle à chaque occasion, que la décision de libérer les CFF de certaines de leurs obligations légales est arbitraire à l'égard d'une entreprise voulue par le corps électoral au service du pays, sans restrictions.

que source d'énergie². C'est dire que l'on s'achemine inexorablement vers l'établissement de priorités dans son utilisation. Point n'est besoin d'être prophète pour prédire que ni les voitures particulières ni le transport routier lourd à grande distance ne figureront en tête de cette liste de priorité ! C'est hors de considérations d'économie de marché ou de politique électorale que les autorités devront enfin prendre leurs responsabilités en indiquant à quel mode de transport elles entendent permettre de préparer un avenir sans pétrole. Tout atterroissement ne fera que rendre plus douloureuse l'inévitable décision. En hésitant à affronter les sacrifices nécessaires à assurer par le rail la capacité de transport dont nous aurons besoin avant la fin du siècle, en redoutant l'opposition politique ou économique, on laisse s'écouler un temps précieux et les problèmes s'enlisent. On apprend une fois de plus que la conception globale de l'énergie connaîtra de nouveaux retards dans son élaboration et sa publication : aurait-on peur de heurter certains intérêts ou de prendre des décisions d'ordre politique ?

Nous n'aimerions pas, quant à nous, voir l'Etat imposer par exemple une répartition des transports entre le rail — service public — et la route, mais nous souhaiterions encore moins entendre dans vingt ans les transporteurs routiers, mis au bénéfice d'un monopole de fait, nous dire : « Nous sommes toujours en mesure de vous offrir nos services à des prix imbattables ; il suffit de nous donner le pétrole qui nous manque ! » Et c'est bien là la différence essentielle entre un service public et une entreprise privée : le premier ne peut invoquer aucune excuse s'il n'est pas en mesure de fournir les services auxquels il est tenu. Sa politique d'entreprise doit permettre d'éviter toute défaillance. Plus est, il doit pouvoir suppléer aux lacunes de l'entreprise privée, comme l'a montré la pénurie de pétrole — réelle ou artificielle — de 1973.

Face à ces échéances, que pèsent les considérations économiques conduisant au transfert à la route de prestations indispensables mais non rentables ? Les marchandages que susciteront dans les milieux politiques les diverses conceptions des prestations offertes par les CFF, telles qu'elles sont exposées dans « Rapport 77 », sont incompatibles avec les données véritables du problème, qui est de savoir si le chemin de fer doit rester un service public, avec les contraintes que cela comporte pour la collectivité. Dans la négative, il n'existe pas de substitut, il ne faut pas l'oublier.

On ne saurait parler des prestations d'un service public sans mentionner leur aspect social, qui n'est évidemment pas chiffrable en termes de rentabilité. Ce rôle a été pleinement assumé par les CFF vis-à-vis de leurs usagers, qu'il s'agisse des écoliers, des familles ou du troisième âge. Il serait choquant de le mettre en cause pour des motifs économiques en un temps où la prospérité est loin d'être disparue.

Bien que l'écologie soit devenue un sujet dont on abuse, on ne peut ignorer que le rail ménage l'environnement mieux que tout autre moyen de transport, à l'exception de la navigation intérieure, où tout serait à investir dans notre pays.

Nous sommes persuadé que de larges milieux sont disposés à soutenir une politique des chemins de fer dynamique, propre à assurer l'avenir des transports ; les arguments techniques, énergétiques, écologiques ou sociaux sont sans réplique. Encore faudrait-il que les responsables de nos chemins de fer et les autorités politiques s'engagent eux-mêmes dans cette voie, oubliant prudence ou considérations politiques déplacées au vu de l'importance du problème pour l'avenir de notre pays.

JEAN-PIERRE WEIBEL.

² G. Stucky, gérant de l'Union pétrolière, Zurich (Schweizerische Handelszeitung N° 45 du 10 novembre 1977, p. 31).