

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 117 (1991)

Heft: 11

Artikel: Les CFF face à la banqueroute?

Autor: Schwertfeger, Richard / Gay, Charlie / Weibel, Jean-Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77608>

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: 16.03.2025

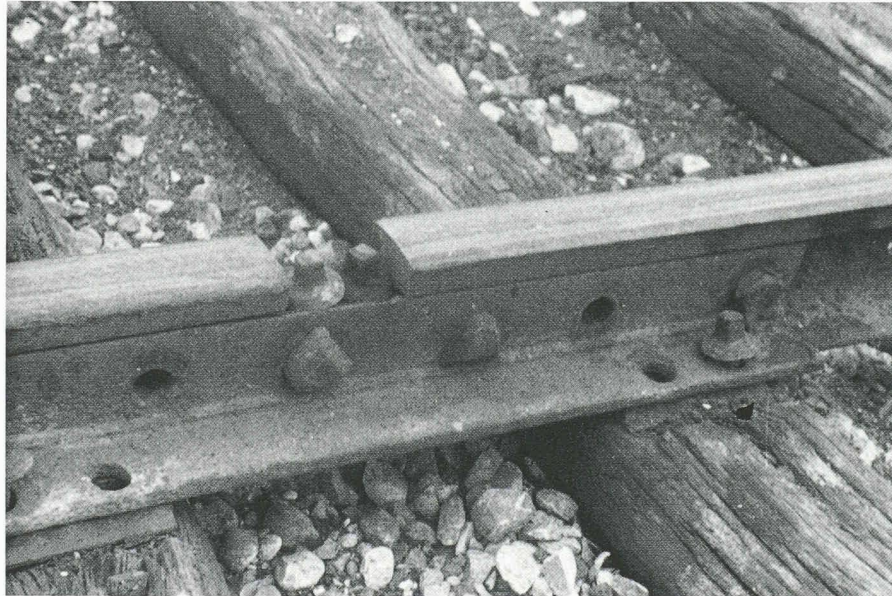
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les CFF face à la banqueroute ?

Sous ce titre, l'hebdomadaire alémanique *Schweizer Handelszeitung* (SHZ) a publié le 4 avril un article de Richard Schwertfeger. Ce texte a retenu l'attention du *Cheminot*, organe en français du syndicat des cheminots suisses SEV, qui l'a fait traduire en français. Le traducteur, lui-même syndicaliste de la SEV et excellent connaisseur des problèmes des transports par rail, y a ajouté ses propres commentaires. Les deux textes donnent l'occasion de mieux comprendre la situation des CFF, habituellement abordée par la presse de façon superficielle – et pas forcément bien documentée – à l'occasion de l'examen des comptes ou du budget des CFF par le Parlement.

Au moment où le Conseil fédéral prépare pour notre grande régie un nouveau mandat de prestations, nous jugeons intéressant de livrer cette information à nos lecteurs.

Rédaction



L'image du réseau secondaire CFF en l'an 2000 ?

(Photo IAS.)

Pour les trois plus importantes caractéristiques d'exploitation, c'est-à-dire la densité du trafic des marchandises, le nombre de courses par habitant et le nombre de courses par kilomètre de parcours, les CFF sont en tête en Europe occidentale. Mais les résultats sont tout autres dans le domaine des compensations par l'Etat (c'est-à-dire la couverture du déficit plus les subventions), où les CFF se situent un peu au-dessus du milieu. Une respectable prestation de transport se trouve confrontée à une économie insatisfaisante et à des produits financiers faibles.

Une comparaison entre les CFF et l'économie laitière suisse n'est pas déplacée: les vaches produisent en Suisse du lait pour 8,5 millions d'habitants; le fromage qui doit être exporté grâce à des subventions coûte au contribuable 1 milliard de francs par année. Le volume du trafic des CFF est sensiblement plus élevé que la capacité d'absorption du marché suisse, du fait que la Suisse est un pays de transit. Avec 51 millions de tonnes de marchandises transportées en 1989, les CFF accusent un volume de transport qui correspond au trafic de l'Autriche

avec 7,6 millions d'habitants et de la Hongrie avec 10,6 millions d'habitants. Le tonnage maîtrisé par les FS n'est que de 10% plus élevé que celui des CFF, mais avec une population de 57,5 millions d'habitants en Italie.

Conditionné par l'économie nationale

Le trafic des voyageurs est, il est vrai, conditionné en Suisse par l'économie interne. Les 259 millions de voyageurs

Subventions de l'Etat

Pays	centimes
1. SJ (Suède)	1
2. BR (Grande-Bretagne)	6
3. CFF	7
4. CP (Portugal)	7
5. SNCF (France)	9
6. NSB (Norvège)	9
7. NS (Pays-Bas)	10
8. DSB (Danemark)	10
9. DB (BRD)	12
.....
14. CFL (Luxembourg)	37

Nous remercions vivement les rédactions de la *Handelszeitung* et du *Cheminot* de nous avoir autorisés à reprendre les deux contributions ci-dessus.

Rédaction

transportés par les CFF en 1989 correspondent à presque un tiers du même trafic de la SNCF et dépassent même celui des Pays-Bas, ce pays à forte densité de population. Si l'on prend les km-voyageurs comme unité de mesure, les CFF accusent un trafic comparable au tiers de celui des British Railways, dont le réseau est pourtant cinq fois plus grand, et au quart de celui de la DB avec un réservoir de voyageurs potentiels de 62 millions d'âmes.

Dans ces conditions uniques, les CFF devraient mieux s'en tirer que d'autres réseaux européens. Mais tel n'est pas le cas. Avec les contributions de la Confédération aux coûts de l'infrastructure, les paiements de compensations publiques arrivent aux CFF à environ 30% des recettes. Aux British Railways, ce ne sont que 24% et aux Chemins de fer suédois (SJ) 14%. Les CFF ne sont donc pas très éloignés du mauvais exemple donné par la DB, qui arrive à un taux de subventions de 35%, et se situe ainsi presque exactement au niveau de la SNCF.

Trois raisons

Il y a trois explications possibles.

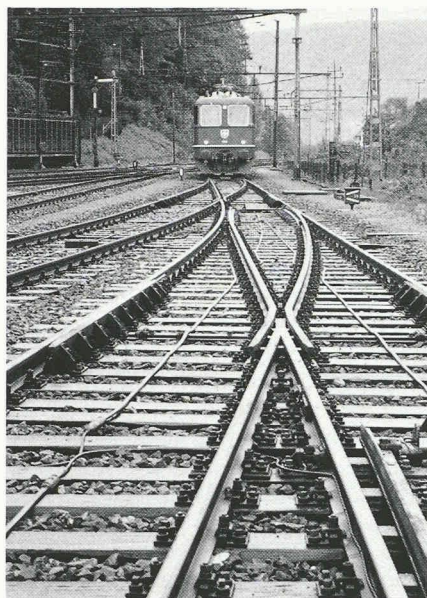
Premièrement :

en réalité, les conditions d'exploitation ne sont pas si favorables aux CFF que le volume du trafic pourrait le faire supposer.

Deuxièmement :

étant donné que la plupart des tarifs ne parviennent pas à couvrir les coûts, l'augmentation du trafic ne fait qu'augmenter le déficit et, de ce fait, la dépendance vis-à-vis des pouvoirs publics.

(par km-voyageurs et km-marchandises)



Choix des voies aux mains des politiciens : critères purement économiques ?
(Photo BBC.)

Troisièmement :

la structure financière des CFF est tout sauf idéale.

A notre avis, les trois explications sont exactes.

Dans les conditions d'exploitation, la part élevée des lignes secondaires joue un rôle certain avec, en partie, sa faible part au trafic marchandises. Les lignes principales, beaucoup plus fréquentées, passent par un relief tourmenté et

présentent des goulets de capacité qui en diminuent la productivité. Dans le domaine de la plus grande densité du trafic des voyageurs, l'optimum de l'exploitation est également dépassé. En ce qui concerne les tarifs, les Chambres fédérales ont clairement dit lors de l'acceptation du budget 1991 des CFF ce qui doit se passer : à part l'augmentation des tarifs des voyageurs le 1^{er} mai 1991 - le tarif kilométrique 2^e classe a augmenté de 26 à 30,6 centimes, soit 12% - les tarifs conventionnels du trafic des marchandises devront aussi être relevés de 6%, même en acceptant le risque d'un retour partiel à la route. On gagnerait déjà beaucoup si les augmentations des coûts pouvaient être réduites dans la proportion des augmentations des tarifs. Les CFF voient dans la diminution de l'offre du trafic régional, hors du RER zuricois, un moyen approprié d'y parvenir. Mais les économies réalisables ne seraient que de 10 millions de francs.

Charges écrasantes

Pour adapter les finances des CFF à leur productivité, il faudrait bien s'atteler au financement des grands projets. Avec Rail 2000 et bientôt aussi avec Alptransit, on va charger les CFF, pendant les dix à quinze ans de la phase de réalisation, d'un intérêt supplémentaire à payer, en regard duquel il n'y aura pas de recettes supplémentaires.

En se fondant sur le seul point de vue de l'économie financière, les CFF ne devraient pas investir davantage que ne le leur permet leur cash-flow, soit l'ordre de grandeur de 600 millions de francs par an. Mais pour 1991, on a déjà accordé des investissements bruts de 2265 millions de francs. La différence entre cash-flow et investissements doit être payée en intérêt, soit environ 100 millions de francs. Cette charge supplémentaire d'intérêt correspond maintenant à environ un mois de recette du trafic des voyageurs des CFF. On peut poursuivre le calcul pour l'avenir : si cela continue et si nous ne parvenons pas à améliorer le rapport entre les coûts et les recettes, alors les intérêts sur les investissements dévoreraient après quinze ans, à l'achèvement de Rail 2000 et Alptransit, la totalité des recettes du trafic voyageurs. Après cinq ou six ans déjà, les finances des CFF seraient dans un état qu'on ne pourrait pas qualifier autrement que de banqueroute.

Désendettement nécessaire

Il y a trois possibilités : on se plonge la tête dans le sable et on laisse venir, on restreint les investissements des CFF de moitié (on pourrait arrêter le creusement du tunnel à mi-distance ! N.d.t.), on prend la peine de désendetter.

Les deux premières possibilités seraient dangereuses pour l'existence même des CFF et même incompatibles avec la foi en la politique de la Suisse vis-à-vis de l'Europe. Il ne reste donc plus que le désendettement. La Direction générale des CFF mettrait très volontiers un plan de désendettement dans le mandat de prestations de 1992. Est-ce réalisable, vu les milliards de dépenses qui iraient à la charge de la Confédération ? C'est une autre question. Nous sommes plutôt d'avis que, comme ce fut déjà le cas dans les années 50, il faudrait adopter un arrêté fédéral spécial. Il devrait prescrire que celui qui déclenche des investissements doit aussi en payer les intérêts, jusqu'à ce que les recettes supplémentaires provenant du résultat des investissements commencent à rentrer. Ce serait le prix à payer contre « le lent suicide des CFF » tel que le voit venir le président de la Direction générale des CFF, Hans Eisenring, si l'actuelle ordonnance des finances perdure.

Richard Schwertfeger

Utilisation du chemin de fer : les CFF en tête en Europe

Densité du trafic des marchandises	t-km/km de parcours
1. CFF	2500
2. SNCB (Belgique)	2420
3. DB (Allemagne)	2050
.....
7. FS (Italie)	1080
.....
11. DSB (Danemark)	540

Nombre de courses par habitant	km parcourus par habitant et par an
1. CFF	1570
2. CO (Portugal)	1282
3. SNCF (France)	1075
.....
6. DB (Allemagne)	762
.....
14. RENFE (Espagne)	403

Nombre de courses par km	Courses par km de parcours par habitant et par an
1. CFF	84
2. NS (Pays-Bas)	81
3. DSB (Danemark)	(pas de chiffre disponible)
.....
6. DB (Allemagne)	38
.....
14. NSB (Norvège)	7

(Source: statistique UIC)

En guise de réponse

(par le traducteur Charly Gay)

Les coûts relatifs des prestations sont inversement proportionnels aux bénéfices réalisés. C'est une loi économique: plus les produits sont chers, moins on en achète. C'est dire qu'en Suisse chacun peut se payer des voyages en chemin de fer et le Suisse ne manque pas de le faire.

Il y a fromage et fromage

La comparaison entre les CFF et l'économie laitière est osée, sinon fautive. Les vaches produisent trop de lait, cette production dépasse les besoins réels du pays, c'est pourquoi il faut exporter du fromage à grands frais qui constituent une perte sèche. Et quand j'ai payé pour environ 330 francs d'impôts (3 milliards: 6 millions d'habitants \times 2 personnes), je n'ai pas encore un seul bout de fromage et si je veux un morceau de gruyère, il me faut encore le payer, en plus de mes 330 francs. Tout autre est le trafic ferroviaire de transit. Il n'est pas, comme le dit l'auteur de l'article de la SHZ, plus élevé que la capacité d'absorption du marché suisse, mais il fait partie intégrante de l'offre de transport ferroviaire helvétique. Il est même très bénéfique, car

- contrairement aux camions en transit, les wagons en transit, par exemple de Bâle à Chiasso, paient aux CFF le port ou le transport par rail, soit de l'argent qui reste entièrement en Suisse;
- ils coûtent beaucoup moins cher aux CFF que ceux du service interne, car le transit ferroviaire n'occasionne presque pas de manœuvre, contrairement aux wagons qui passent par une ou plusieurs gares de triage.

La comparaison fromage/rail doit conduire à la conclusion que le fromage fabriqué avec le lait produit en trop nous coûte, alors que le trafic ferroviaire de transit nous rapporte.

Dans son article, M. Schwertfeger en revient aux contributions de la Confé-

dération aux coûts de l'infrastructure des CFF. Je pensais, lorsqu'il fut décidé que la Confédération - propriétaire des CFF - prenait à son compte les coûts de l'infrastructure, que cette opération tentait de rétablir un équilibre entre les différents moyens de transport. Il ne faut donc pas dire quelquefois «Confédération» et d'autres fois «CFF».

Tout au long de l'existence des CFF, et jusqu'à une tentative d'assainissement bien modeste, on a voulu faire supporter par les CFF le poids d'une dette qui était, en fait, celle de la Confédération, devenue au début du siècle propriétaire des chemins de fer privés qu'elle avait rachetés, sans les payer de sa propre poche, en mettant généreusement cette dette et les intérêts de celle-ci sur le dos des CFF. Cela a duré plus d'un demi-siècle. Puis on s'est mis à payer aux uns ce qu'on refusait aux autres.

Exemple aérien

Dans le *Cheminot* (6 septembre 1979 et 14 mai 1981), j'avais déjà cité le fait que la Confédération et le canton de Genève paient ensemble les frais de construction de l'aéroport de Cointrin et l'entretien des pistes, sans en faire supporter les intérêts ni à Swissair ni à l'administration de l'aéroport. Mais le raccordement ferroviaire Cornavin-Cointrin a été financé à raison de 67% par les CFF, 5% par l'Etat de Genève et 28% par la Confédération. La tour de contrôle de Cointrin comme celle de Kloten sont entièrement payées et entretenues par la Confédération. Pourquoi une telle différence de traitement entre les différents moyens de transport ?

Quels coûts d'infrastructure ?

En réintroduisant dans leurs commentaires et leurs comparaisons les frais d'infrastructure des CFF, qui ont été sortis de leurs comptes, certains politiciens ou ceux qui soutiennent leur politique faussent les calculs et les commentaires qui en découlent.



RER zuricois: démonstration de performance isolée ou image d'avenir des réseaux d'agglomération suisses ?

(Photo CFF.)

Dans l'article incriminé, l'auteur parle de trois raisons pour lesquelles les CFF encaissent autant de compensations de la Confédération.

La première est une affirmation gratuite sur les conditions d'exploitation, sans précision, ni aucune preuve.

La deuxième est dépourvue de logique. L'auteur raisonne comme le boulanger qui vendrait à perte et s'enfoncerait dans les déficits plus il vendrait de pain. Un service public comme les chemins de fer ne peut être comparé à l'économie privée, et c'est l'erreur que commettent - peut-être le veulent-ils - les détracteurs du rail.

La troisième est juste à condition que la nouvelle structure libère les CFF, au lieu de les enfoncer plus avant dans les dettes.

Optimisme dépassé quant au trafic voyageurs? L'attrait exercé par les trains sur les foules est en grande partie dû aux services presque impeccables du chemin de fer suisse; Rail 2000 a pour but d'améliorer sensiblement cet optimum actuel en accroissant le nombre des trains et en réduisant les temps de parcours. Quant à la diminution de l'offre régionale que préconi-



Parent riche: le train Intercity - Parent pauvre: le train régional.



(Photos CFF.)

seraient les CFF, elle est contraire aux vœux de la population. Et pourquoi a-t-on développé le RER zuricois (S-Bahn) à un tel point, si c'est pour priver d'autres régions de ce service régional? Toujours cette hantise de la «rentabilité». Un parc public est-il rentable? Le corps enseignant, la voirie, une course de montagne, les politiciens... sont-ils rentables? Tout doit-il être calculé pour ce qu'il rapporte en espèces? Ne faut-il pas plutôt voir ce qui profite à la santé, au bonheur des gens?

La vraie question

Rail 2000 et Alptransit seront profitables à l'ensemble du pays et des pays voisins. Il appartient donc au propriétaire - le peuple, la Confédération - de supporter les investissements et les intérêts de ces derniers, et non aux CFF, qui ne doivent que les gérer. Car il faut bien se mettre dans la tête que ces deux vastes projets ne «rapporteront» pas, et de loin, des recettes supplémentaires permettant de payer l'intérêt énorme des gigantesques inves-

tissements consentis. Or, les savants calculs de l'article en question sont basés sur cette erreur de raisonnement cher à la *Handelszeitung*: ça doit «rapporter»! L'auteur, par contre, préconise avec raison le désendettement. Mais le système qu'il recommande - celui qui provoque des investissements doit en payer les intérêts - est une épée à double tranchant. Si l'on prend cette recommandation au pied de la lettre, on tue tout esprit d'initiative. On condamne les CFF au statu quo.

La Suisse est fortement influencée par l'esprit de gain, de rapport financier, par l'âme des banques.

J'en reste à ce qui avait été décidé: l'infrastructure est supportée par la Confédération. Et lorsque cette infrastructure augmente, l'effort de l'Etat doit aussi augmenter.

Un service public ne doit pas nécessairement être rentable. S'il l'est, tant mieux, mais cela ne doit pas être son but principal. Il doit servir. L'économie privée préfère se servir.

Charly Gay

En guise de postface: les moyens de ses ambitions

Parmi les grandes préoccupations de nos concitoyens, la qualité de l'environnement et la position de la Suisse dans l'Europe en devenir figurent aux premiers rangs.

Il se trouve que le développement du trafic ferroviaire joue un rôle capital dans la solution des problèmes posés dans ces deux domaines: il contribue à freiner la pollution due aux transports et il offre une solution de rechange au transit routier des marchandises par la Suisse.

Face à ces perspectives, l'approche de notre monde politique peut paraître pathétiquement étriquée, parce qu'elle est purement sectorielle. On négocie âprement - avec un succès mitigé - la création d'un espace économique européen et l'on concocte des mesures inapplicables visant à préserver l'environnement; on lance des programmes d'économie d'énergie de bout de chandelle et l'on met en train Rail 2000 et Alptransit; on brime le trafic routier et l'on encourage le transfert du trafic régional du rail à la route: arrêtons-nous là dans cette énumération!

Parallèlement, écologistes et partisans d'une économie de marché pure et dure unissent leurs efforts pour torpiller la réalisation des grands projets ferroviaires - le seul effet des retards dans leur exécution est évident à la lecture des deux contributions ci-dessus. Mentionnons pour mémoire le boulet

(à la fois en terme de coûts et de délais) que s'est attaché le Conseil fédéral - il est vrai sous des pressions de politique régionale auxquelles il eût été difficile de résister - en décidant de ne pas décider, c'est-à-dire de construire deux nouvelles transversales ferroviaires alpines au lieu d'une, sans compter les compensations dues à la Suisse orientale. Jetons ici le manteau de la pudeur sur les délais de mise en service aussi bien de ces nouvelles transversales que du corridor de ferroutage prôné comme solution transitoire...

Si l'on admet qu'une transversale ferroviaire alpine apte au ferroutage et au trafic combiné sur une grande échelle

constitue l'essentiel de nos atouts dans les négociations avec la Communauté européenne, on mesure mieux notre faiblesse.

MM. Schwertfeger et Gay représentent des milieux et des doctrines fort différents, mais leurs exposés convergent sur les points essentiels. Si le Conseil fédéral sait tirer les conclusions qui s'imposent de la situation et des perspectives présentées, il devra proposer autre chose que «l'amélioration du rendement et une meilleure utilisation des possibilités de rationalisation» pour les CFF.

Quant on sait la part des charges de personnel - à des conditions sur lesquelles les CFF n'ont pas de prise - sur les coûts d'exploitation, on peut craindre la tentation d'aller plus loin encore dans les «mesures de rationalisation» dans ce domaine. On pourrait alors se demander à bon droit quelles en seraient les conséquences sur la sécurité des voyageurs (*quid* de leur protection dans les trains de banlieue non accompagnés, pour citer un aspect directement perceptible?) et des marchandises. Est-ce à l'Etat de promouvoir la dégradation des services publics au nom de la simple rentabilité?

Sans le moins du monde promouvoir un Etat-Providence, on peut estimer qu'un service public comme les CFF a, entre autres missions, celle de contribuer à une péréquation entre régions riches et déshéritées. RER à Zurich et suppression de lignes ailleurs: on mesure combien l'on est loin de toute solidarité en cette année du 700^e...

On ne manquera pas de s'interroger sur le désintérêt croissant de l'électorat - voir le scepticisme ou la méfiance grandissants - à l'égard du monde politique, phénomènes documentés par une participation érodée à chaque scrutin. Le hiatus entre les soucis de la population mentionnés plus haut et les raisonnements purement économiques d'une partie de la classe politique pourrait apporter un début de réponse à ces interrogations.

Jean-Pierre Weibel



Un réseau ferré moderne et performant: un de nos rares atouts face à la Communauté européenne. (Photo CFF.)