

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1268

Artikel: Sur le rail européen
Autor: Savary, Géraldine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025518>

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: 30.03.2025

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

Comment sortir de l'ornière

Aux CFF comme ailleurs, la question n'a pas trouvé de réponse: comment préserver à la fois l'emploi, les salaires et les prestations ? Aucune proposition sérieuse n'a été faite à ce jour qui permette de résoudre cette équation, sauf à admettre des contributions publiques grandissantes.

CHERCHEZ L'ERREUR...

La demande croît ou stagne, le nombre d'employés est stable, mais les subventions augmentent.

De 1980 à 1993...

- le nombre de personnes-kilomètres transportées s'est multiplié par 1.34
- le nombre de tonnes-kilomètres est resté pratiquement inchangé
- le personnel des chemins de fer s'est " multiplié " par 0.98
- les subventions des pouvoirs publics en faveur des transports publics se sont multipliées par 2.7

(pi) Simultanément à sa proposition de diminuer les salaires, donc d'agir sur les coûts, on a vu la régie agir sur la demande dans le secteur marchandises en lançant des offres de transport à prix cassés. Stratégie commerciale qui vise à récupérer les clients perdus au fil du temps au profit de la route qui, sous le règne des flux tendus, jouit d'une souplesse que le rail est loin d'égaler. Et pendant que les camionneurs se regroupaient, se spécialisaient et s'organisaient pour transporter de manière toujours plus personnalisée et plus rapide des envois à la fois moins lourds et plus précieux, les CFF, paralysés, voyaient leur clientèle «de détail» les quitter; la régie se concentrait donc – moitié par dépit, moitié par obligation – sur un marché en diminution, celui des wagons complets et du transit. Or, même dans ce secteur où le rail devrait pouvoir rivaliser avec la route, l'évolution a été lente et la route représente un concurrent à la fois plus souple et plus rapide à réagir aux attentes des clients.

Marge de rentabilisation étroite

Les entreprises ferroviaires européennes sont bien conscientes de ce handicap et commencent à développer des «produits» correspondant aux désirs de leurs clients, soit des transports rapides où les marchandises ne passent pas davantage de temps dans des douanes et des gares de triage que sur les rails. Mais

cette évolution, pour souhaitable qu'elle soit, n'est rien d'autre qu'une opération de rationalisation; elle va améliorer la qualité du transport, mais elle va aussi se traduire par une plus grande productivité de l'entreprise. Ce qui signifie qu'il faudra moins de temps, donc de manutention et de personnel, pour transporter une même quantité de marchandises. Il ne faut en effet pas se leurrer: une meilleure compétitivité permettra au rail de maintenir ses parts de marché, mais il lui sera difficile d'en obtenir de nouvelles, car les transports ont tendance à stagner ou à diminuer. Dans ces conditions, il sera extrêmement difficile aux CFF de prendre de l'importance: sur le marché intérieur parce que les distances sont souvent trop faibles pour «rentabiliser» les manutentions supplémentaires requises par le rail; en trafic de transit, parce que le rail assure déjà 90% des prestations – même la reprise du 10% restant ne représenterait pas une augmentation très importante.

Le risque existe en définitive que l'amélioration des prestations, indispensable pour ne pas perdre des clients, se traduise par des suppressions d'emploi – simplement parce que plus un envoi est effectué rapidement, moins il requiert de manutention. On se rapproche de l'exemple décrit dans DP 1267 concernant le trafic voyageurs entre Berne et

●●●

Sur le rail européen

(gs) La rentrée ferroviaire s'annonce difficile dans toute l'Europe. La Commission européenne s'apprête à publier un *Livre Blanc* sur «la revitalisation des chemins de fer communautaires». Si les experts bruxellois sont des défenseurs des chemins de fer publics, ils préconisent néanmoins d'assainir les finances, de séparer l'infrastructure de l'exploitation et enfin de supprimer la couverture automatique du déficit pour la remplacer par une gestion autonome. Ils prévoient enfin de «laisser agir davantage les forces du marché». Une étude sur les chemins de fer européens, commanditée par la Commission européenne à un cabinet américain, prône les mêmes impératifs de concurrence: selon ce rapport les européens n'ont que peu augmenté leur productivité (environ 50% en dix ans) alors que les Américains ont triplé la leur. De plus les compagnies européennes ont laissé leurs comptes se dégrader. En 1994, les seize compagnies européennes couvraient

moins de 60% de leurs coûts par des recettes commerciales et les pouvoirs publics ont dû contribuer à hauteur de 30% au financement de fonctionnement du rail. Le rapport américain préconise évidemment une déréglementation accrue du service public et distribue quelques bonnes notes à certaines sociétés ferroviaires qui vont dans ce sens: la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation en Allemagne, l'éclatement des activités en Grande-Bretagne, la réduction programmée des effectifs pour la Deutsche Bahn... Il termine par une conclusion qui risque de faire frémir les défenseurs du service public: «Les compagnies ferroviaires vont devoir évoluer d'un rôle de service public universel vers un statut d'entreprises commerciales susceptibles de conserver leur marché sur des niches» (grande vitesse ou transport combiné). La bataille du rail a bel et bien commencé. ■

Source: *Le Monde*, mardi 27 août 1996