Interview de Benedikt Weibel, président de la Direction générale des CFF : ainsi manœuvrent les chemins de fer suisses

Autor(en): **Baumann, Alice / Weibel, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **24 (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-912006

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Interview de Benedikt Weibel, président de la Direction générale des CFF

Ainsi manœuvrent les chemins de fer suisses

Revue Suisse: En 1997, les CFF organisent 150 manifestations pour les 150 ans des chemins de fer suisses. En tant que PDG des CFF, qu'attendez-vous de cet anniversaire?
Nous voulons cette année montrer les prestations que fournissent nos transports publics et comment s'est développé ce fantastique système. Le regard dans le rétroviseur permet de s'apercevoir que certains problèmes se répètent: les discussions sur les lignes à travers les Alpes étaient aussi passionnées à l'époque qu'aujourd'hui. La réalisation du réseau ferroviaire suisse a été un gigantesque pas en avant dans l'ère de l'industrie et de la communication.

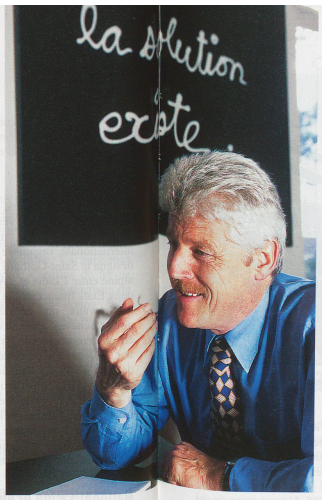
Il est évident que les gens aiment prendre le train: 700 000 d'entre eux le prouvent tous les jours. Malgré cela, les CFF ont enregistré pour 1996 un déficit de 293 millions de francs pour un total de recettes de 3,7 milliards de francs. Alors, votre entreprise peut-elle se payer le luxe de ces festivités?
Le budget de 20 millions de francs de ces commémorations sera entièrement couvert par des parrainages, grâce aux importants efforts que nous avons entrepris. Naturellement nous escomptons aussi un accroissement de nos recettes grâce à la mobilité du public se rendant aux manifestations du 150e anniversaire.

Chaque Suisse prend le train 41 fois par année en moyenne et parcourt ainsi 1762 km. Notre pays occupe de loin la première place en Europe dans ce domaine. Les CFF prétendent même entretenir le meilleur réseau ferroviaire du monde. Est-ce vrai?
Aucun autre pays au monde n'a un horaire aussi bien harmonisé que le nôtre. Nulle part ailleurs, il n'est possible de traverser le pays avec un seul billet pour atteindre l'endroit le plus reculé. Cet héritage historique – que nous devons au fédéralisme – est un grand atout pour notre pays.

Le réseau ferroviaire suisse a plus de 5000 km. 3000 km sont exploités par les CFF, le reste par 56 chemins de fer privés. A qui appartient l'avenir?
Les CFF assurent 90% du trafic. Et soyons précis: les chemins de fer privés n'appartiennent pas à des privés, mais à des communes et des cantons. En fait, la concurrence vient de l'étranger, dans la mesure où nous ouvrons nos lignes à d'autres pays.

Les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie menacent de contourner la Suisse. Notre pays va-t-il être mis à l'écart de la libéralisation du transport ferroviaire?
Nous considérons l'ouverture comme un fait acquis et nous y travaillons. Si notre pays devait être isolé par l'Union européenne, ce ne serait pas seulement une catastrophe économique, mais politique également. Toutefois la responsabilité d'une telle situation n'incombera pas aux CFF, mais aux instances politiques.

Dès juillet prochain, les trains parcourront 4000 km de plus. Pourquoi développez-vous le trafic, alors que des pays tels que les Etats-Unis et le Canada ferment des lignes fortement déficitaires?
Ce développement n'a rien à voir avec le jubilé, il fait partie des réalisations de Rail 2000. En ce qui concerne les pays d'outre-Atlantique: les Etats-Unis et le Canada ont abandonné le trafic ferroviaire aux lois du marché, ce qui a entraîné la disparition du trafic voyageurs. Il a été réintroduit à Los Angeles grâce à un impôt sur le trafic de 5 cents par gallon. Si nous prenions le risque de privatiser le transport des pendulaires, notre économie s'en ressentirait lourdement.



(PHOTOS: MICHAEL STAHL)

Il est donc impensable que les chemins de fer fédéraux, fondés en 1902, soient privatisés 100 ans plus tard?
Oui, car sans subventions, il n'y aurait plus de trafic ferroviaire.

L'homme moderne veut voyager confortablement. En Allemagne, par exemple, les trains intercity ont des wagons 2e classe plus confortables que ceux de 1re classe chez nous. Ces différentes classes ne sont-elles pas dépassées?
Non, absolument pas. Toutes les compagnies aériennes ont un système de classes. J'admets que les voitures intercity les plus modernes en Allemagne ont fière allure, mais notre standard moyen est plus élevé. De plus, nos rames de voitures à double étage transportent quelque 1400 passagers, alors que les trains allemands dépassent tout juste la moitié, ce qui augmente le prix de la place.

Une bonne moitié des subventions que vous recevez de l'Etat (environ 1,5 à 2 milliards de francs au total) est dépensée pour le trafic ferroviaire dans les régions périphériques. Combien de temps encore pourra-t-on assumer les coûts d'un réseau couvrant l'ensemble du pays?
Pour ce qui est du réseau, ce sont les cantons qui décident, pas les CFF. Comme l'ont montré de premières expériences, la question n'est pas: train ou bus! Les coûts sont à peu près équivalents. Notre recette pour réaliser des économies consiste plutôt à exploiter plus efficacement les infrastructures existantes.

Quels sont vos moyens pour tenter de maintenir l'attrait des CFF?
Des trains toutes les demi-heures entre Genève et St-Gall et de nouveaux trains sur les axes principaux, selon le slogan: «plus fréquents, plus rapides, plus directs».

Durant des décennies, nos trains étaient des modèles de ponctualité. Puis, les usagers ont commencé à se plaindre de retards de plus en plus fréquents. Ne serait-il pas temps de résoudre ce problème, avant que davantage encore de gens n'abandonnent le train pour la voiture?
La ponctualité est un problème constant. Nos horaires sont si denses que nous sommes constamment à la limite. Le plus petit retard peut prendre des proportions énormes. Nous avons enregistré d'importants problèmes à la fin de l'an passé. Actuellement, tout est cependant rentré dans l'ordre.

Des petites gares disparaissent, les renseignements sont donnés par téléphone payant, des automates remplacent les contrôleurs, des distributeurs de billets prennent le relais des guichets; ça vous laisse de marbre de voir le chemin de fer perdre son âme?
Qui regrette les contacts personnels est un peu comme l'alpiniste qui affronterait la montagne avec les chaussures de grand-papa. Les temps ont changé! Preuve en soit les 30000 consultations quotidiennes sur Internet.

Les CFF vivent également à l'heure des baisses de salaires et de la restructuration. D'ici l'an 2002, en l'espace de 10 ans, vous aurez supprimé 9000 emplois. Que faites-vous pour le bien-être de votre personnel?
Notre entreprise est bien la seule au monde qui garantisse la sécurité de l'emploi. Nous n'avons jamais encore licencié personne, mais uniquement déplacé.

Les CFF et le BLS (Berne–Lötschberg–Simplon) veulent aménager la «chaussée roulante». Dès l'an 2000, plus de 100000 poids lourds devront être transportés par voie ferroviaire à travers les Alpes. Comment allez-vous maîtriser ce trafic?
Grâce à des trains-navettes deux fois plus longs que normal, qui circuleront selon un horaire cadencé, à un bon matériel roulant, à des terminaux efficaces en Suisse et à l'étranger et au détournement de certains trains voyageurs.

Et comment seront financées les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes?
Il s'agit d'une gigantesque affaire de subventionnement: un endettement de 25% est nécessaire, de même qu'un impôt sur l'essence de 3 à 5 centimes par litre, ainsi qu'une taxe de transit pour les poids lourds qui franchissent les Alpes. Nous attendons avec impatience les décisions des chambres fédérales.

Interview: Alice Baumann

Benedikt Weibel, 50 ans, est docteur en économie d'entreprise. Il a été, à partir de 1978, secrétaire du président de la Direction générale des CFF. Puis il a rejoint la direction du marketing voyageurs. Depuis sept ans, Benedikt Weibel est un des trois directeurs généraux des CFF; depuis quatre ans, il assume la présidence de la Direction générale. Il est membre du parti socialiste suisse (PSS).

PUBLICITÉ

ADAGIO
UND
ALLEGRA
Mehr über das breite Spektrum unserer Schule in intakter Umwelt und das menschliche Klima erfahren Sie aus unserem Porträt. Oder von Dr. Walo Tödtli.

HOCHALPINES INSTITUT OTALPIN FTAN FAGLOPN

Hochalpines Institut Ftan
7551 Ftan
Telefon 081-864 02 22
Telefax 081-864 91 92

Gymnasium, Handelsmittelschule mit Berufsmatura, Diplommittelschule DMS, Sekundarschule. Deutsch als Fremdsprache.

Exklusiv: Sportklasse.