Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Variations sur un thème connu : les CFF

Autor: Baumgartner, J.P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775029

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

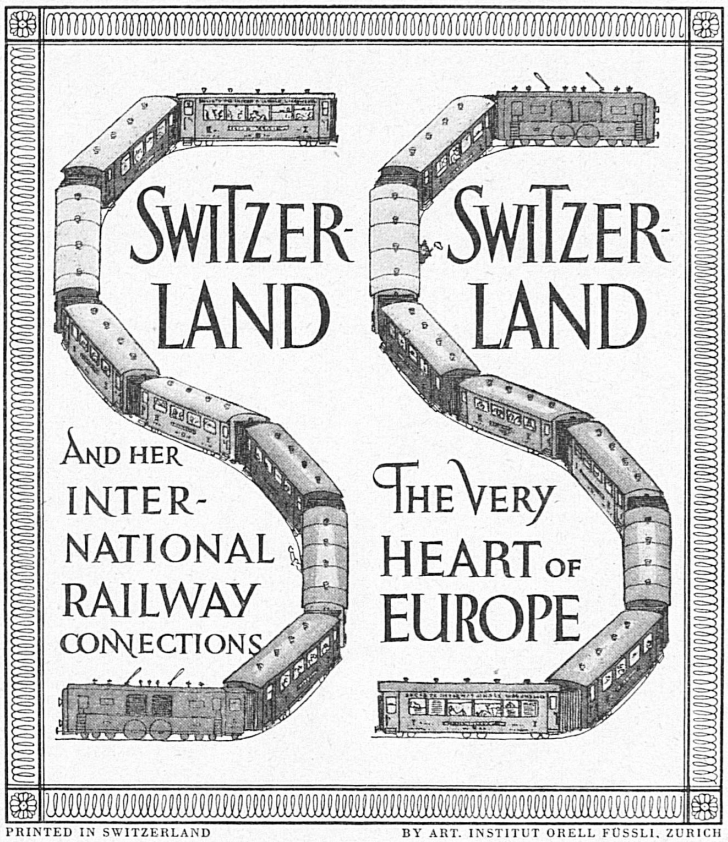
VARIATIONS SUR UN THÈME CONNU: LES CFF

Le déficit des Chemins de fer fédéraux est devenu une des données immédiates de la conscience du citoyen suisse.
Certains esprits estiment souhaitable que la gestion des Chemins de fer fédéraux boucle par un déficit. En effet, dit-on, une gestion excédentaire inciterait au gaspillage. «Pour qu'un service public nationalisé soit géré avec économie, il faut qu'il soit soumis au désagrément d'un déficit répété.»
Ce n'est pas le lieu ici d'examiner cette opinion. Passons plutôt, si vous le voulez bien, à l'examen des causes du déficit. Nous pouvons les classer en deux groupes: les causes externes et les causes internes.

1. Les causes externes du déficit sont de loin les plus importantes. Ce sont les nombreuses charges extra-économiques et anti-économiques imposées par les pouvoirs publics aux Chemins de fer fédéraux, dont la plus lourde est de nature tarifaire: l'obligation de vendre leurs prestations à tous leurs clients aux mêmes tarifs publiés – obligation à laquelle aucune entreprise industrielle et commerciale n'est assujettie. Par conséquent, les transports rentables s'effectuent par la route, et les transports déficitaires par chemin de fer. Les déficits sont nationalisés, c'est-à-dire, en langage clair, mis à la charge du contribuable. Tour de passe-passe digne de Robert Houdin!
Les Chemins de fer fédéraux n'ont aucune influence sur les causes externes du déficit. Hélas! Toutes les décisions dans ce domaine (mesure d'ordre tarifaire, politique du personnel, horaire des trains de voyageurs, politique d'investissements, etc.) sont prises en définitive par les tout-puissants organes politiques et administratifs de la Confédération: le Conseil fédéral, le Parlement, le Département des postes et des chemins de fer et l'Office fédéral des transports.

2. Les causes internes du déficit sont bien moins importantes. Pour les supprimer, les Chemins de fer fédéraux rationalisent leur exploitation.
Rationaliser, c'est réduire les coûts totaux des prestations, dirait M. de La Palice.
Généralement, la réalisation d'une mesure de rationalisation exige un investissement frais: par exemple l'amélioration d'une installation, l'achat de matériel plus moderne, etc. Pour que l'opération soit rentable, il faut et il suffit que les frais supplémentaires exigés par l'investissement frais (intérêts et amortissements) soient plus que compensés par une diminution des autres coûts (main-d'œuvre, matières, entretien).
Or, les pouvoirs publics qui homologuent avec componction le budget des Chemins de fer fédéraux exigent la disparition du déficit comptable par tous les moyens. Suivant la loi du moindre effort – celle de la politique – ils réduisent ou suppriment les crédits destinés aux constructions et aux acquisitions nouvelles. Les Chemins de fer fédéraux se voient ainsi privés des moyens nécessaires à la réalisation des mesures de rationalisation. Toujours dans le but de réduire le déficit comptable, les pouvoirs publics réduisent les moyens financiers destinés au remplacement des installations et du matériel qui atteignent leur limite d'âge ou d'usure.
L'âge moyen anormalement élevé des installations et du matériel coûte très cher; il diminue la qualité des prestations (confort, vitesse, régularité, sécurité). Les recettes diminuent parallèlement. Finalement, les pouvoirs publics, pleins de sollicitude, devront constater que les mesures d'économie sordide à courte vue n'ont pas diminué le déficit, mais qu'elles l'ont augmenté. Quelle surprise!

J. P. Baumgartner

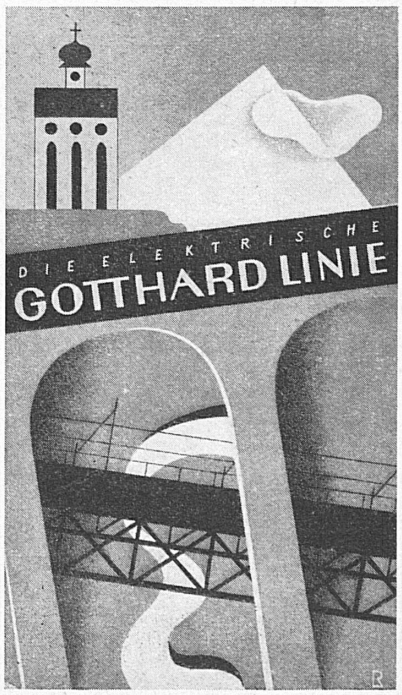


Ci-dessus et ci-dessous: Dès leurs débuts, les CFF et la propagande touristique suisses ont su s'assurer la collaboration des meilleurs artistes.

A droite: Notre revue «La Suisse» publiée par l'OCST contribue de son côté à serrer les liens entre les chemins de fer et leurs clients.

CHEMINS DE FER, TOURISME ET BEAUX-ARTS
BAHN UND KUNST

La propagande touristique suisse et le Service de Publicité des Chemins de fer fédéraux ont très vite compris qu'une publicité présentée de manière artistique exerce une durable influence culturelle. C'est pourquoi nous pouvons lire sur les panneaux d'affichage des CFF les noms d'éminents peintres suisses qui ont également reçu des commandes pour la décoration de nos gares. Rappelons ici l'œuvre maîtresse de Pietro Chiesa à Chiasso, celle de Maurice Barraud dans le hall des guichets à Lucerne, les peintures murales de Georges Dessoulavy à Neuchâtel. Dans les wagons-restaurants et les compartiments des voitures, l'œil est attiré par les photographies et les reproductions en couleurs de tableaux évoquant les richesses artistiques et les beautés naturelles de notre pays. Des brochures illustrées dépassent largement le cadre de simples prospectus. La publicité cinématographique et la réclame faite dans les devantures complètent cette propagande. Enfin, «La Suisse», revue illustrée éditée par l'Office central suisse du tourisme, est un agent de liaison permanent entre les voyageurs et les chemins de fer; dans le royaume de la propagande aux mille visages, elle a conquis sa place et contribue à l'agrément des voyages sûrs et rapides qui sont l'apanage du réseau si dense des CFF.



Oben und rechts: Bahn und Verkehrswerbung der Schweiz haben schon frühzeitig beste künstlerische Kräfte zur Mitarbeit herangezogen.

Rechts Mitte: Unsere von der Schweiz. Zentrale für Verkehrsförderung herausgegebene Zeitschrift «Die Schweiz» dient ihrerseits als Mittlerin zwischen der Bahn und deren Kunden.