Les CFF à la veille du 3e millénaire: assainissement financier en vue?

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **123 (1997)**

Heft 26

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-79165

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

Les CFF à la veille du 3e millénaire

Assainissement financier en vue ?

Par
Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

«A new kind of railway is needed»
(Livre blanc 1996 de l'Union européenne pour une stratégie de revitalisation du chemin de fer)

Utilisant le 14 octobre dernier cette citation comme ouverture d'un colloque intitulé «Les CFF en mutation», Benedikt Weibel, président de la Direction générale, constatait que son entreprise était sur la bonne voie (si l'on peut dire), c'est-à-dire eurocompatible.
En pratique, cela veut dire que les CFF vont pouvoir se conformer aux exigences de l'Union européenne (UE), en particulier à la célèbre directive 91/440 de la Communauté, qui porte sur les points suivants:
1) l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires
2) la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport[1]
3) l'assainissement financier
4) l'accès à l'infrastructure ferroviaire.
Rappelons en passant que le chemin de fer est déjà depuis belle lurette eurocompatible à un certain point, sans cela comment personnes et biens pourraient-ils circuler sans changements à travers les frontières, comme ils le font?
Le point 3) rejoint évidemment les vœux du Parlement, qui clame haut et fort depuis des années – à l'occasion de ses délibérations sur le budget et les comptes de la régie – que «l'heure de vérité a sonné pour les CFF», que «la charge financière qu'ils représentent pour la Confédération est insupportable», etc., mais sans que les nécessaires décisions aient été prises jusqu'ici par ce même Parlement.
Il est évident qu'avec un service de la dette dépassant le déficit de l'exploitation, aucune amélioration décisive des comptes n'était en vue. La réforme que chacun s'accorde à juger indispensable passe par un désendettement massif. Au moment où ces lignes sont écrites, l'incertitude règne encore quant à la proportion que ce désendettement pourrait prendre pour les CFF[2]. On imagine ce que signifie ce flou pour l'entreprise, au moment de présenter son budget 1998. Autre incertitude obérant les prévisions budgétaires: l'absence de réglementation sur le fonctionnement des nouvelles structures. On n'a pas encore atteint en pratique l'indépendance de gestion demandée par l'UE.
Nonobstant ces lacunes, les CFF préparent activement leur réforme pour se conformer à la fois à la directive 91/440 et aux exigences du monde de demain. Les flonflons du 150e anniversaire du rail en Suisse s'étant tus, il est intéressant d'essayer de comprendre ce que sera bientôt le chemin de fer en Suisse.

Indépendance de gestion

Jusqu'ici, les principes de saine gestion qu'on souhaitait voir appliqués conduisaient à exiger des CFF d'améliorer leur couverture des coûts, mais sans qu'on leur donne les moyens de cette politique. On passera discrètement sous silence les innombrables instances auxquelles la régie devait rendre compte sur le plan politique, alors qu'elle est en permanence confrontée aux critiques quant à la relation coût-qualité des services offerts (quand il ne s'agit pas de suppressions).
Comment ne pas relever la productivité constamment accrue ces dernières années, avec pour corollaire la diminution des effectifs? Mentionnons également une meilleure valorisation des potentialités offertes par l'ensemble du réseau ferré: c'est ainsi que les recettes provenant du domaine immobilier ont beaucoup progressé. L'infrastructure a fait l'objet d'un examen critique, afin d'éliminer des causes de frais improductifs, en même temps que les nouveaux investissements ont visé à rationaliser l'exploitation.
Ces résultats ont parfois été obtenus nonobstant une action politique exigeante sur le plan régional quant aux prestations, mais résolument décidée à serrer la vis à Berne.
On ne saurait passer sous silence le poids des facteurs sociaux lorsque l'on parle de réforme, qu'il s'agisse du statut de service public que d'aucuns voient remis en cause, ou des problèmes posés au personnel, notamment lorsque des tâches sont appelées à sortir du giron de l'entreprise[3].
Il est peu probable que le monde politique se résolve à laisser soudainement et totalement la bride sur le cou à cette dernière. Pas plus en Suisse que dans les grandes nations ferroviaires du continent européen, les chemins de fer ne vont devenir des entreprises privées, même lorsqu'elles en revêtent la forme, par exemple en Allemagne avec la DB AG.

Séparation de l'infrastructure et de l'exploitation

De façon simpliste, cette séparation distingue deux activités: la construction et l'entretien du réseau, d'une part, et l'exploitation de ce dernier par des opérateurs distincts des propriétaires du réseau.
En pratique, cela revient jusqu'ici aux CFF à une séparation comptable, premier pas vers une indispensable transparence, visant notamment aux termes de la directive 91/441 à empêcher le transfert de l'aide accordée [par l'Etat] à une de ces deux activités vers l'autre.
Il appartient aux Etats de prendre les mesures nécessaires au développement de l'infrastructure ferroviaire nationale, sans ignorer les

[1] En d'autres termes, l'exploitation (Réd.)

[2] S'y ajoute celui de la caisse de pension des CFF, ce en période de vaches maigres pour la Confédération...

[3] De 39 000 personnes au début de cette décennie, l'effectif des CFF a passé aujourd'hui à environ 30 000.

besoins globaux de l'Europe, libres à eux de charger de cette tâche les entreprises ferroviaires, ainsi que d'octroyer les moyens financiers exigés par de nouveaux investissements.

Cette infrastructure, financièrement autonome et susceptible de bénéficier de l'appoint de l'Etat, est mise à disposition des entreprises ferroviaires, moyennant une redevance calculée en fonction de critères tels que le kilométrage, la composition des convois, la vitesse, la charge à l'essieu et même la période durant laquelle est utilisé le réseau[4].

On peut rêver de voir la concurrence entre utilisateurs potentiels faire grimper les redevances, donc améliorer la rentabilité de l'infrastructure.

Assainissement financier

On ne s'y attardera pas ici, si ce n'est pour relever que depuis près d'un quart de siècle que le soussigné suit la vie des CFF, il a régulièrement entendu ses responsables se plaindre du poids de la dette, lié à un capital de dotation insuffisant[5].

Reste à espérer que l'on n'en arrivera pas à un quart de mesure, mais que l'assainissement soit suffisant pour assurer l'avenir de notre réseau ferré (rappelons que la DB allemande nouvelle formule a pu commencer sa nouvelle vie libre de dettes, d'où des bénéfices quasi immédiats).

Tout cela ne doit pas dissimuler qu'à l'échelon national, les mesures comptables ne changeront que peu à ce que nous coûtent nos chemins de fer. Mais est-il acceptable d'envisager d'affaiblir ces derniers – qui resteront par leurs prestations un service public –, au moment où l'on apprend que les cent plus grandes fortunes de Suisse se sont accrues de huit milliards de francs en un an, soit le double de la dette totale des cantons suisses ? Il n'est certes pas révolutionnaire de considérer qu'un réseau ferré performant constitue l'un des facteurs permettant cet enrichissement (même si l'on doit malheureusement supposer qu'il est dû pour une part non négligeable à des opérations purement financières, donc virtuelles ; mais je crois savoir que même les financiers ne se nourrissent pas que de légumes, de fruits, de viande ou de poisson virtuels, mais également de produits convoyés par le rail).

Libre accès à l'infrastructure

Il s'agit là d'un domaine où l'on dispose en Suisse d'une certaine expérience, nationale et internationale. Les trains de compagnies privées empruntent chaque jour le réseau des CFF, et réciproquement.

Il y a plus de dix ans, par exemple, que les trains-hôtels *Talgo*, appartenant à une compagnie privée qui les exploite elle-même, relient la Suisse à l'Espagne, percevant du voyageur une contribution non liée au kilométrage parcouru, mais dépendant de la classe de confort choisie. Mieux, la compagnie privée *Mittelthurgaubahn* a obtenu voici deux ans la concession d'exploitation de la ligne Romanshorn-Schaffhouse (« Seelinie ») que les CFF, dans leur structure d'alors, n'estimaient pas pouvoir maintenir sur la voie ferrée[6].

ICE, TGV, Cisalpino : autant d'exemples de trains empruntant le réseau suisse. Alors que le premier et le second – pour la plupart des liaisons – appartiennent à des compagnies nationales, le troisième a été acquis et est exploité par une S.A. où sont représentés les CFF, le BLS et les FS italiens. Dans les trois cas, les obstacles techniques (alimentation électrique et signalisation) ont pu être surmontés sans trop de difficultés.

Les semi-conducteurs permettent la réalisation de matériel moteur apte à circuler sous toutes les caténaires européennes. En revanche, la signalisation et les installations de sécurité se sont distinguées par un nationalisme (protectionnisme ? !) outrancier et leur harmonisation est une tâche urgente. En effet, en transport de marchandises à moyenne et longue distance, le rail devrait faire valoir l'atout de la vitesse par rapport à ses concurrents routiers. Pour cela, il faut absolument éviter les changements de locomotive aux frontières[7].

Le libre accès n'est pas synonyme de laxisme et il reste soumis au contrôle de l'autorité de surveillance, c'est-à-dire à l'Office fédéral des transports. Pour emprunter un réseau, national ou privé (pensons au BLS), un transporteur devra obtenir une licence subordonnée à la satisfaction à des cri-

---

[4] En effet, il est souhaitable que les convois de marchandises circulent plutôt la nuit que lors des pointes de trafic pendulaire, par exemple.

[5] Il y a également près de 25 ans que d'aucuns attiraient l'attention sur le fait que les problèmes rencontrés par les CFF n'étaient pas seulement conjoncturels, mais également structurels.

[6] Cette compagnie s'est également vu confier par les Allemands l'exploitation de lignes secondaires du Bade-Wurtemberg.

[7] C'est en revanche aux politiciens qu'il appartient d'abattre les barrières administratives qui pénalisent aujourd'hui très lourdement le rail, s'ajoutant aux délais techniques.

tères portant sur la sécurité, la formation du personnel et les normes techniques usuelles. Il n'est pas question de voir déboucher des transporteurs « à la petite semaine » : le trafic ferroviaire restera l'apanage de professionnels hautement qualifiés. On peut supposer que les expériences partiellement négatives observées en Grande-Bretagne après la privatisation ne passeront pas inaperçues.
Le prix demandé sera celui du marché, comme déjà mentionné plus haut.

Que pouvons-nous attendre ?
Sur les plans national et européen, les inconnues de la politique des transports sont encore nombreuses, liées notamment aux négociations bilatérales avec l'UE, qui ne sont momentanément guère prometteuses. C'est dire que le projet de réforme des CFF « flotte » encore actuellement.
La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations constitue un élément important d'une concurrence non biaisée entre rail et route, spécialement si la voie devait être ouverte sans restriction aux convois routiers de 40 t.
Le Parlement doit encore donner définitivement son aval à la réforme prévue, notamment au désendettement. Sur ce point, la dette de la caisse de pension des CFF représente une douloureuse épine. En effet, ce sont non seulement les intérêts de la dette qui chargent l'entreprise, mais également la couverture qui constitue une menace. Alors que les CFF disposeront d'une meilleure marge de manœuvre en étant libérés des contraintes du statut des fonctionnaires, il est question que leurs retraités soient traités comme leurs homologues de la Confédération (ce qui signifie le maintien de droits acquis) : une adaptation des rentes de 1 % représente une charge annuelle supplémentaire de 85 millions de francs. On voit qu'une couverture insuffisante conduirait inévitablement à un nouvel accroissement de la dette. Même si le financement doit de toute façon grever les comptes de la Confédération, il n'est pas indifférent que les CFF nouveaux (sous forme d'une S.A. dont le capital sera détenu par les pouvoirs publics) puissent naître avec une probabilité raisonnable d'échapper à la fatalité des chiffres rouges.
Autre incertitude : l'évolution du trafic marchandises et de ses tarifs. L'optimisme n'est pas encore de mise dans ce secteur, même si la grève dure des camionneurs français a valu à la SNCF un accroissement de trafic qui ne semble pas strictement momentané.
Nonobstant toutes ces incertitudes, les CFF ont élaboré un budget 1998 tenant compte des nouvelles structures exposées ci-dessus, toutes réserves étant faites quant aux incidences des décisions encore à prendre (par des instances étrangères à l'entreprise).
Les CFF prévoient des comptes pratiquement équilibrés, seul le transport (lisez l'exploitation) se soldant par un minime déficit de 28 millions de francs (soit une fraction de ce à quoi nous étions habitués).
Le mot d'ordre reste bien sûr la recherche d'économies – encore plus d'économies ! Les limites du possibles sont atteintes et il a été nécessaire de prévoir une coupe de 100 millions de francs dans les investissements, acceptable seulement si elle reste unique.
En matière d'investissements justement, les CFF louchent avec envie du côté des routes, qui vont bénéficier de programmes d'impulsion pour leur entretien. *Quid* de programmes d'impulsion portant sur l'infrastructure ferroviaire ?
En octobre 1991, l'hebdomadaire français *La Vie du Rail* décernait aux chemins de fer suisses, au terme d'une analyse approfondie, le titre de « meilleurs chemins de fer d'Europe »[8]. Il est permis de penser qu'aujourd'hui encore, ils occuperaient ce rang. Se trouverait-il vraiment un consensus pour renoncer au nom de seules considérations économiques à ce classement flatteur, dans un pays que l'on ne peut décemment pas encore compter parmi ceux du Tiers-Monde ?
On ne peut s'empêcher de penser que l'absence d'un lobby efficace joue un rôle non négligeable dans le peu de faveur dont jouissent les transports publics dans trop de milieux politiques. C'est en particulier le point de vue de l'usager qui est pratiquement occulté dans certaines travées du Parlement.

[8] « Conserverons-nous les meilleurs chemins de fer d'Europe ? », *IAS* N° 25 du 27 novembre 1991, pp. 519-522