

Zeitschrift:	Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber:	Organisation des Suisses de l'étranger
Band:	24 (1997)
Heft:	2
Artikel:	Interview de Benedikt Weibel, président de la Direction générale des CFF : ainsi manœuvrent les chemins de fer suisses
Autor:	Baumann, Alice / Weibel, Benedikt
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-912006

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: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 espérons aussi un accroissement de nos recettes grâce à la mobilité du public se rendant aux manifestations du 150^e 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'incombe 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 en-

traîné 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.

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 2^e classe plus confortables que ceux de 1^{re} classe chez nous. Ces différentes classes ne sont-elles pas dépassées?

Non, absolument pas. Toutes les compagnies aériennes ont un système de classes. J'admet 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 dépendue pour le bien-être de votre personnel?

Notre entreprise est bien la seule au monde qui garantisse la sécurité de l'emploi. Nous

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 100 000 poids lourds devront être transportés par voie ferroviaire à



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).

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

