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: 30.10.2025

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'attendezvous 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

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

cela, les CFF ont enregistré pour 1996

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 movenne 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?

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?

soyons précis: les chemins de fer privés Rail 2000. En ce qui concerne les pays n'appartiennent pas à des privés, mais à d'outre-Atlantique: les Etats-Unis et le des communes et des cantons. En fait, la Canada ont abandonné le trafic ferroconcurrence vient de l'étranger, dans la viaire aux lois du marché, ce qui a en-

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 Aucun autre pays au monde n'a un une catastrophe économique, mais polihoraire aussi bien harmonisé que le tique également. Toutefois la responnôtre. Nulle part ailleurs, il n'est pos- sabilité d'une telle situation n'incombesible de traverser le pays avec un seul rait pas aux CFF, mais aux instances politiques.

la Atution

Dès juillet prochain, les trains parcourreront 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 Les CFF assurent 90% du trafic. Et le jubilé, il fait partie des réalisations de

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 l'an 2002, en l'espace de 10 moitié, ce qui augmente le prix de la ans, vous aurez supprimé

traîné la disparition du trafic voyageurs.

Il a été réintroduit à Los Angeles grâce à

un impôt sur le trafic de 5 cents par gal-

lon. Si nous prenions le risque de priva-

tiser le transport des pendulaires, notre

économie s'en ressentirait lourdement.

Il est donc impensable que les che-

mins de fer fédéraux, fondés en 1902,

Oui, car sans subventions, il n'y aurait

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

soient privatisés 100 ans plus tard?

plus de trafic ferroviaire.

dépassées?

Une bonne moitié des subventions que votre personnel? vous recevez de l'Etat (environ 1,5 à 2 Notre entreprise est bien la milliards de francs au total) est dé- seule au monde qui garantisse pensée pour le trafic ferroviaire dans la sécurité de l'emploi. Nous

de temps encore pourra-t-on assumer ne, mais uniquement déplacé. les coûts d'un réseau couvrant l'ensemble du pays?

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 movens 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 longs que normal, qui circuleront selon plus petit retard peut prendre des proportions énormes. Nous avons enregistré roulant, à des terminaux efficaces en d'importants problèmes à la fin de l'an Suisse et à l'étranger et au détournement 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 ventionnement: un endettement de 25% de billets prennent le relais des guichets; ca vous laisse de marbre de voir le chemin de fer perdre son âme? Oui regrette les contacts personnels est lourds qui franchissent les Alpes. Nous un peu comme l'alpiniste qui affronterait la montagne avec les chaussures de grand-papa. Les temps ont changé! Preuve en soit les 30000 con-

sultations quotidiennes sur In-

Les CFF vivent également à l'heure des baisses de salaires et de la restructuration. D'ici 9000 emplois. Que faitesvous pour le bien-être de

les régions périphériques. Combien n'avons jamais encore licencié person-

Les CFF et le BLS (Berne-Lötsch-Pour ce qui est du réseau, ce sont les berg-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 marketina 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 un horaire cadencé, à un bon matériel de certains trains voyageurs.

Et comment seront financées les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes?

Il s'agit d'une gigantesque affaire de subest 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 attendons avec impatience les décisions des chambres fédérales.

Interview: Alice Baumann







