

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 701

Titelseiten

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: 30.01.2026

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

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 701 13 octobre 1983

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 55 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:
Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
André Gavillet
Yvette Jaggi
Pierre Lehmann
Charles-F. Pochon
Victor Ruffy

Points de vue:
Jeanlouis Cornuz
Gil Stauffer
Daniel Winteregg

20 ANS

701

Les CFF ne font pas le détail

Or donc, les CFF veulent réduire massivement le trafic de détail, constitué par l'acheminement des marchandises en lots pesant moins de 2000 kilos. La formule choisie entraînera la suppression d'environ 960 emplois, qui serait absorbable en deux ans par le jeu des départs «naturels» et «spontanés» (300-400 par an pour les employés de bureau, 700-900 pour les «bleus» de l'exploitation). Bref, une affaire réglée aux yeux des technocrates.

Comme est réglé pour eux le sort du trafic de détail: avec un taux de couverture des frais de l'ordre de 38% (contre 70% pour la poste aux colis), les envois de détail contribuent directement pour 25 millions au déficit des CFF. Tandis qu'ils pèsent ainsi sur le compte d'exploitation de la régie, ces envois ne lui procurent que 9,6% de ses recettes de transport.

Et les calculateurs froids d'ajouter d'autres chiffres accablants: poursuivant une dégringolade entamée il y a une bonne dizaine d'années, le trafic de détail a baissé l'an dernier de 11% en quantité — mais augmenté de 2,4% en produits grâce à diverses «mesures tarifaires» prises au 1^{er} janvier 1982. Au fur et à mesure du développement du réseau (auto)routier et de l'équipement des camionneurs privés, la part du transport de marchandises effectuée par voie ferroviaire s'amoindrit: elle n'atteint plus même 10%, ni pour l'envoi de marchandises au détail, ni pour les expéditions plus volumineuses, par wagons ou camions complets.

Comment en est-on arrivé à cette domination des trains routiers, pour le trafic intérieur en tout cas? De la manière la plus évidente qui soit, et la plus

implacable aussi. Pour en rester au cas du trafic de détail, rappelons que depuis 1978, les chemins de fer ne sont plus soumis à l'obligation de transporter ni à celle de publier des tarifs pour cette catégorie de transport. Telle est la décision qui avait été prise par les Chambres fédérales en 1977, avec d'autres mesures censées équilibrer les finances fédérales et faire «passer» la TVA, le tout sans attendre ni la Conception globale des transports (1978), ni donc le «message» qui en est issu en mars dernier.

Résultat: la décision de réduction, et à terme de suppression, prise par la direction des CFF. Une décision qui ne va pas seulement faire plaisir au lobby des poids lourds (tout occupé à préparer la votation de février prochain sur «sa» taxe), mais aussi conforter une option derrière laquelle se profilent deux politiques bien précises, dont la première a trouvé ces dernières années déjà de nombreuses applications, en agriculture notamment.

Cette politique générale consiste à restreindre les activités de l'Etat, y compris les prestations à l'économie générale, en le privant des moyens de les accomplir; la Confédération ne pouvant plus assumer une charge qui ne disparaît bien sûr pas pour autant, cette dernière incombe dès lors à l'acheteur (de produits agricoles) ou à l'usager (de transports par exemple). En clair, le contribuable se trouve soulagé (mais ne s'en aperçoit guère), tandis que le consommateur doit payer davantage (et le perçoit nettement). On peut s'y attendre: les 127 000 tonnes (au moins) de colis de détail que les CFF s'attendent à perdre encore très prochainement trouveront camions à leur convenance, mais à des prix dont le niveau se répercutera sur le pouvoir d'achat des consommateurs finals, et cela malgré les contrats de gré à gré que les camionneurs ne

SUITE ET FIN AU VERSO