

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 29 (1992)  
**Heft:** 1087

**Artikel:** Chemins de fer européens : la fin du 221  
**Autor:** Guyaz, Jacques  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1021936>

### **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:** 29.01.2026

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

# Deux siècles, deux exemples

*Les privatisations ne sont pas une invention récente. La Confédération en a connu au moins une en 1865 et une autre il y a quelques semaines.*

(cfp) Il n'y a certainement pas un modèle suisse de privatisation, mais il y a parfois d'intéressantes analogies. C'est le cas de la privatisation de la production des appareils nécessaires à l'administration des télégraphes d'une part, et de la vente des indicateurs étrangers de chemins de fer d'autre part. Dans les deux cas — le premier date de 1865 et le second de ces dernières semaines — ce sont les fonctionnaires exerçant la fonction privatisée qui continuent, à leur compte, l'activité entreprise pour l'Etat.

## Pas de sous avec les horaires

Depuis quelques années, des fonctionnaires de la gare principale de Saint-Gall vendaient des indicateurs étrangers. Ils ont acquis une renommée internationale, notamment en éditant un horaire des principales relations SNCF, qui se vendait même en France où pareille publication n'existe pas; l'opération s'est toutefois soldée par un déficit. Les résultats n'étaient guère meilleurs pour la vente des horaires édités par les compagnies étrangères, ce qui a condamné ce service pourtant apprécié à cesser son activité. Sa clientèle régulière vient donc de recevoir une circulaire annonçant effectivement sa suppression, mais aussi sa reprise par les trois collaborateurs qui, dorénavant, travailleront à leur compte. Puissent-ils avoir le succès économique de leurs prédécesseurs bernois qui ont repris, en 1865, l'Atelier fédéral des télégraphes et qui détiennent maintenant, par l'intermédiaire d'une fondation, 23% du capital et 61% des voix de la multinationale Ascom.

## Davantage de succès avec les télégraphes

En 1850, le gouvernement du canton de Berne rend attentif le Conseil fédéral à l'invention du télégraphe, mais ce sont surtout les recommandations du Directoire commercial de Saint-Gall, soutenu par des entreprises zurichoises, qui décidèrent le Conseil fédéral à faire construire un réseau télégraphique étatique en Suisse, en dépit des voix qui mettaient en garde contre l'armée de fonctionnaires nécessaires. Ce n'est qu'en 1874 qu'une base constitution-

nelle formelle fut établie. Or, le télégraphe existait depuis 1852 et l'atelier qui construisait le matériel date de la même année. Son premier chef s'appelait Matthias Hipp. Dès 1855, il eut un adjoint: Gustav-Adolf Hasler. Au départ de Hipp, qui se mit à son compte à Neuchâtel et créa la base de l'entreprise Favag, c'est Hasler qui le remplaça. En 1864, vu le succès de l'atelier qui avait livré, en 1861, 80% de sa production à des administrations étrangères, un postulat fut déposé pour demander que ce secteur de l'administration soit confié à l'économie privée. Seules des considérations économiques furent évoquées lors de l'examen du postulat et l'Assemblée fédérale acquit la conviction qu'il n'était pas convenable que la Confédération exploite une industrie avec une direction commerciale, des représentants de commerce, etc. En

1865, le chef d'exploitation Hasler reprend l'entreprise avec le directeur de la monnaie Escher sous le nom Hasler & Escher, atelier du télégraphe. Les liens avec l'administration fédérale subsistaient pour les livraisons. Ils ont continué ultérieurement pour la fourniture des premières cases postales, du téléphone, et ils subsistent encore actuellement sur des bases concurrentielles.

Devenue SA en 1909, l'entreprise Hasler s'est développée hors de Berne. A la mort, l'année du centenaire, en 1952, du fils du fondateur de l'entreprise privée, la pérennité de celle-ci a été assurée par la concentration de la majorité du capital dans une fondation d'utilité publique, dont le conseil a été formé d'un membre de la direction de Hasler AG, d'un représentant de l'administration suisse des télégraphes et téléphones et d'un tiers totalement indépendant, industriel ou commerçant.

Depuis lors, l'entreprise s'est encore développée et, à la suite de fusions, elle s'appelle actuellement Ascom; elle a réalisé un chiffre d'affaires de trois milliards de francs en 1991, dont 56% en Suisse, avec une tendance à miser sur une expansion à l'étranger. ■

## CHEMINS DE FER EUROPEENS

# La fin du 221

(jg) C'était l'ancien Orient-Express, devenu le 221, un train paupérisé, en haillons, qui faisait le trajet Paris - Belgrade via Lausanne. Il partait de la capitale française vers 19 heures 30 pour arriver à minuit et demi chez les Vaudois. Un convoi d'un autre âge, un décor pour le *Troisième homme*, ou quelque film sur les réfugiés dans l'après-guerre. La SNCF, les chemins de fer italiens et yougoslaves y accrochaient leur matériel le plus usé, le plus vieillot: fenêtres qui ferment mal, chauffage trop fort ou inexistant, propreté, disons, douteuse... On se serait cru sous d'autres cieux !

Il y avait des voyageurs pittoresques dans le 221. On y croisait des balkaniques mal rasés à la mine patibulaire avec des monceaux de colis; des réfugiés plus ou moins vrais qui retenaient longuement l'attention de la douane de Vallorbe. Il n'était pas rare de voir l'un ou l'autre passager débarqué par la gendarmerie à la frontière. «J'ai quelqu'un pour toi», disait d'un air blasé le fonc-

tionnaire suisse à son collègue français. Et le quelqu'un en question ne protestait pas ou si peu. Il avait l'air résigné de celui qui a dû suivre toute sa vie des policiers pour des contrôles ou des foulements.

Et puis en été, il y avait les routards blondinets avec leur drapeau québécois, australien ou américain sur le sac à dos. Si leur expérience ferroviaire se limitait à ce trajet Paris-Venise, ça devait leur donner une drôle d'opinion sur les chemins de fer d'Europe. En fait jusqu'en Suisse, le train était généralement vide ou peu s'en fallait. Le spectacle était sur le quai de la gare de Lausanne. D'où pouvaient bien sortir ces babouchkas en fichu, ces jeunes gens à l'air rustique avec leur moustache en croc ? On ne les voyait jamais dans nos rues, ces ouvriers agricoles yougoslaves. On devine qu'ils n'avaient pas forcément tous des permis à trois mois et qu'ils n'auront vu de la Suisse que la soupente où ils dormaient et, peut-être, le bistrot du village d'à côté.

Au fil des mois les Yougoslaves se sont raréfiés, puis ont disparu. Depuis l'automne passé, si les voitures indiquaient toujours Belgrade comme des-

# La droite réinvente la lutte des classes

(ag) Les quatre partis bourgeois, comme les nomme la NZZ (4.6.92) de manière désuète selon la terminologie ancienne de la lutte des classes, donc «die vier bürgerlichen Parteien», soit les radicaux, les démo-chrétiens, l'UDC et, en renfort, les libéraux, vont déposer quatre motions, cosignées par chaque parti, pour faire avancer, politiquement, la dérégulation.

C'est, quant au contenu, une copie conforme du programme du Vorort, inspiré par les patrons successifs de BBC, Leutwiler et de Pury, qui appartiennent, ne l'oublions pas, à une entreprise qui pendant longtemps s'est efforcée de

tinuation, le haut-parleur de la gare annonçait que le train s'arrêtait à Zagreb... Et puis Belgrade a disparu des wagons; le terminus officiel était Zagreb, mais il s'agissait toujours des chemins de fer yougoslaves. On attendait avec curiosité le jour où une couche de peinture fraîche annoncerait les chemins de fer de Croatie...

Depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire, ce train a disparu ou plus exactement, sa partie française de Paris à Lausanne est supprimée. Un autre train le remplace, de Genève à Vinkovci, ce qui témoigne d'un bel optimisme, cette ville étant en plein dans la zone contestée entre les Serbes et les Croates. On ne regrettera pas le 221; à l'ère des TGV et des Colibris, il était trop pouilleux, trop lent, trop inconfortable et il est vrai qu'il était vide 300 jours par année. Oui mais... Certains soirs, lundi de Pâques ou 2 janvier, ce train était plein comme un œuf de Paris à Lausanne. Ils étaient alors nombreux, quinze jours par an, à se retrouver dans le 221, faute de place dans les TGV.

Le nouvel horaire ne prévoit pas de trains spéciaux durant les jours de grande affluence. La suppression de ce vieux convoi préhistorique et vide s'imposait sans aucun doute, mais la diminution de la souplesse de l'offre entre Paris et Lausanne est un mauvais coup pour l'usager. On veut croire que la SNCF et les CFF sauront trouver des solutions de remplacement. ■

cartelliser avec quelques «concurrents» le marché mondial. Les motions coiffent quatre domaines:

● **Concurrence.** Sont visés en première ligne et d'abord les prix administrés, c'est-à-dire ceux qui sont décidés par le pouvoir politique ou l'administration. On retrouve la dérégulation des loyers, les attaques contre les régies.

Au même chapitre est souhaité un renforcement de la surveillance des cartels et de leurs abus, sans aller comme le prévoit le droit européen jusqu'à une interdiction. Le grand patronat avancé (comme on l'écrivait à juste titre autrefois) ne veut plus payer le surcoût des privilèges de la petite bourgeoisie rétrograde (selon la terminologie qui eut cours), telle les arts et métiers et l'agriculture. Mais cette indispensable clientèle sera visiblement ménagée.

● **Fiscalité.** Non seulement la TVA, mais encore la réduction de l'impôt anticipé (-15%), des abattements supplémentaires du droit de timbre, la suppression de la double imposition des actionnaires, une fleur aux fonds de placement immobiliers, etc... Toute la gamme! Mais pas, déplore la NZZ, d'abattement de l'impôt fédéral direct.

● **Marché du travail.** Abolition de toute prescription (quand elles existent) sur un salaire minimum. Suppression de l'interdiction du travail de nuit ou de toute protection (excessive) contre les licenciements. Dans la politique d'immigration, il faudrait cesser de favoriser les régions et les branches qui recourent de manière supérieure à la moyenne à une main-d'œuvre non qualifiée.

● **Formation.** Avant tout des préoccupations pratiques pour permettre à l'économie de mieux s'adapter à l'évolution; on retrouve la maturité professionnelle, les hautes écoles professionnelles et la formation continue.

Où sont, dans ce beau programme, les travailleurs, ceux qui font, non pas sous l'effet d'une menace, mais par goût de leur métier, la réussite d'une économie?

Ces motions des «partis bourgeois» sont une faute politique grave, pour deux raisons qui se cumulent.

● Elles sont présentées comme indépendantes du programme européen. Mais elles ajoutent au paquet une nouvelle donnée confuse. Le Conseil fédéral doit défendre l'EEE; il veut préparer dans un délai court l'adhésion. C'est déjà plus que ne peut maîtriser la classe politique. Pourquoi unilatéralement surcharger le bateau?

● Il y a, à gauche, des syndicalistes et des hommes politiques qui pensent que l'adaptation à l'Europe et à la société d'aujourd'hui exigera des sacrifices ou des compréhensions réciproques. Ce n'est pas par goût timoré des positions sages, mais par conviction. Les réformes acceptées et menées à chef vont plus loin, sont plus efficaces que les effets de manche. C'est la certitude aussi, quasi géographique, que la Suisse puise son originalité dans des relations sociales d'écoute, si imparfaite et insuffisante que soit aujourd'hui la participation.

Les motions des quatre partis bourgeois, à travers leurs propositions concrètes, puent l'idéologie et le sectarisme sous couvert de «néo-modernisme».

L'effet risque d'être catastrophique à la veille des échéances lourdes qui attendent la Suisse: tentation de rejet se focalisant sur des objets essentiels soumis à référendum; discrédit des responsables syndicaux ou politiques qui pourraient être garants d'une ouverture contrôlée et équilibrée.

Gribouille, il pleut! ■

## DP Domaine Public

Rédacteur responsable: Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Claude Auroi

André Gavillet (ag)

Jacques Guyaz (jg)

Yvette Jaggi (yj)

René Longet

Charles-F. Pochon (cfp)

Lala Robert (rob)

Forum: Jean-Christian Lambelet

Abonnement: 75 francs pour une année

Administration, rédaction: Saint-Pierre 1, case postale 2612, 1002 Lausanne

Téléphone: 021 312 69 10

Télécopie: 021 312 80 40 - CCP: 10-15527-9

Composition et maquette:

Frances Trezevant Honegger, Pierre Imhof, Françoise Gavillet

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens