Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1108

Artikel: Privatisation des CFF : les consultants dans le bac à sable
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1022189

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: 14.12.2025

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

PRIVATISATION DES CFF

Les consultants dans le bac à sable

Quatre sociétés de consultants proposent de privatiser les CFF. Pas très original.

(*pi*) Demandez à une société de consultants comment réagir face au trou d'ozone et au réchauffement planétaire, elle vous répondra qu'il faut privatiser l'atmosphère... A force de ne voir les problèmes que par le petit bout de la lorgnette économique, les docteurs qui se penchent au chevet des entreprises en deviennent agaçants, d'autant qu'ils préconisent tous le même remède en ignorant de quoi souffre le malade.

Dernier exemple en date: *Bilan* demande à quatre entreprises de conseils d'articuler des propositions pour sortir les CFF de leur ornière financière. Devinez ce qu'ont proposé ces *«consultants au long cours»* mais aux idées décidément limitées: il faut privatiser la grande régie, la rapprocher du marché, tout déréglementer. Merci messieurs, j'en parlerai à mon cheval. Bien sûr, le système de direction, pardon de management, des CFF est loin d'être parfait (comme celui de bien des entreprises privées); bien sûr il y a beaucoup trop de commissions, groupes et autorités qui prétendent diriger les CFF en lieu et place de la direction; bien sûr des économies pourraient être faites, des activités confiées à des privés. L'exercice peut même être poussé assez loin, sans tabou: on peut imaginer que des entreprises privées entretiennent la voie ou le matériel roulant, que des Securitas poinçonnent les billets et que les points de vente soient confiés à des agences de voyage. Bon, et après... Les CFF se sont aperçus tout seuls que les gares ne faisant pas au moins 300 000 francs de chiffre d'affaires annuel n'étaient pas rentables. Privatiser les gares rentables ? On ne voit pas vraiment l'intérêt, mais on peut en parler. Reste que, toutes ces bagatelles mises bout à bout, on aura économisé combien ? 100, 200 millions ? Admettons. Mais le problème se chiffre en milliards. Et le problème, ce n'est pas du gaspillage, de l'argent dilapidé, le problème est politique. Les vraies questions, c'est: combien de prestations ferroviaires voulons-nous à quel prix ? voulons-nous supprimer neuf trains régionaux sur dix ? souhaitons-nous arrêter de faire circuler des train à neuf heures du soir ? voulons-nous laisser des régions périphériques sans desserte en transports publics ? Le seul mérite d'une privatisation serait de poser clairement ces questions et d'obliger les autorités à y répondre. Mais les prestations déficitaires voulues pour des raisons politiques continueraient d'être déficitaires.

Commençons par poser les bonnes questions et par évaluer les conséquences de nos choix: que signifie une diminution de la desserte pour les jeunes, pour les personnes âgées, pour les personnes sans voiture ? Et les économies faites ici ne vont-elles pas se reporter là sous forme de charges nouvelles.

Le problème n'est pas celui des CFF, il est celui du Parlement et du public qui votent pour Rail 2000, pour les transversales alpines, qui veulent maintenir telle ligne, dans telle région, mais qui refusent d'en payer le prix. Le problème, il est dans le prix d'utilisation de la voiture, beaucoup trop bas par rapport aux coûts sociaux qu'elle provoque et qui sont, eux aussi, pris en charge par la collectivité.

Règlons cela. Après, on pourra toujours parler de privatisation, si c'est encore à la mode. ■

Comptes économiques de l'environnement

La Société pour la protection de l'environnement (SPE) nous communique qu'elle tient à disposition des lecteurs de DP des exemplaires de l'ouvrage *Les comptes économiques de l'environnement* (voir DP nº 1104, 1105 et 1106) au prix spécial de 29 francs (au lieu de 46 francs).

Commandes directement auprès de la SPE, rue Saint-Ours 6, 1205 Genève.

AVIONS DE COMBAT

Manque de finesse

(*jd*) Le Conseil national se prononce cette semaine sur l'initiative contre tout achat d'avions militaires jusqu'en l'an 2000. Il va sans doute proposer son rejet sans contre-projet. La décision peut paraître logique puisque le Parlement a déjà décidé l'achat de 35 F/A-18 pour la somme de 3,5 milliards.

D'un point de vue strictement militaire cette option se défend: sans couverture aérienne efficace, la crédibilité de l'armée n'est plus garantie. Reste à savoir si d'un point de vue politique plus large ce choix est fondé. L'ampleur des problèmes économiques, sociaux, environnementaux auxquels nous sommes confrontés et les moyens limités dont nous disposons exigent l'établissement de priorités. Dans les circonstances actuelles nous doutons que cette dépense importante soit aujourd'hui justifiée.

Le Groupe pour une Suisse sans armée est passé maître dans l'art de poser des questions dérangeantes. Malheureusement il propose systématiquement des réponses inadéquates. Le débat sur la place de l'armée dans la politique de sécurité aurait pu avoir lieu si le GSSA n'avait pas d'emblée affiché son ambition de supprimer purement et simplement l'institution, verrouillant ainsi toute discussion nuancée. Il récidive en préconisant non pas le renoncement à l'achat du F/A-18 mais à tout renouvellement de l'aviation militaire jusqu'à la fin du siècle.

Les autorités se prennent au jeu et cherchent la confrontation. Face à l'initiative contre toute nouvelle place d'armes, elles ont pourtant su manœuvrer habilement, admettant de ne plus créer de nouveaux terrains d'exercice et de soumettre les constructions militaires aux exigences de la protection de l'environnement, rejetant par contre la stupide interdiction de modernisation des places d'armes existantes. Pas trace d'une telle finesse à propos du F/A-18. Pourtant, en gelant cette acquisition coûteuse, compte tenu d'un contexte de menace extrêmement fluide, et en se réservant la possibilité d'un achat rapide et moins onéreux, les autorités tiendraient compte de l'opposition massive exprimée par les 500 000 signataires de l'initiative du GSSA et isolerait ce dernier dans sa tentative de paralyser la défense aérienne jusqu'à la fin du siècle, quelle que soit la situation future. ■