

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1268

Artikel: Politique des transports : comment sortir de l'ornière
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025519>

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: 25.01.2026

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

Comment sortir de l'ornière

Aux CFF comme ailleurs, la question n'a pas trouvé de réponse: comment préserver à la fois l'emploi, les salaires et les prestations ? Aucune proposition sérieuse n'a été faite à ce jour qui permette de résoudre cette équation, sauf à admettre des contributions publiques grandissantes.

CHERCHEZ L'ERREUR...

La demande croît ou stagne, le nombre d'employés est stable, mais les subventions augmentent.

De 1980 à 1993...

- le nombre de personnes-kilomètres transportées s'est multiplié par 1.34
- le nombre de tonnes-kilomètres est resté pratiquement inchangé
- le personnel des chemins de fer s'est " multiplié " par 0.98
- les subventions des pouvoirs publics en faveur des transports publics se sont multipliées par 2.7

(pi) Simultanément à sa proposition de diminuer les salaires, donc d'agir sur les coûts, on a vu la régie agir sur la demande dans le secteur marchandises en lançant des offres de transport à prix cassés. Stratégie commerciale qui vise à récupérer les clients perdus au fil du temps au profit de la route qui, sous le règne des flux tendus, jouit d'une souplesse que le rail est loin d'égaler. Et pendant que les camionneurs se regroupaient, se spécialisaient et s'organisaient pour transporter de manière toujours plus personnalisée et plus rapide des envois à la fois moins lourds et plus précieux, les CFF, paralysés, voyaient leur clientèle «de détail» les quitter; la régie se concentrait donc – moitié par dépit, moitié par obligation – sur un marché en diminution, celui des wagons complets et du transit. Or, même dans ce secteur où le rail devrait pouvoir rivaliser avec la route, l'évolution a été lente et la route représente un concurrent à la fois plus souple et plus rapide à réagir aux attentes des clients.

Marge de rentabilisation étroite

Les entreprises ferroviaires européennes sont bien conscientes de ce handicap et commencent à développer des «produits» correspondant aux désirs de leurs clients, soit des transports rapides où les marchandises ne passent pas davantage de temps dans des douanes et des gares de triage que sur les rails. Mais

cette évolution, pour souhaitable qu'elle soit, n'est rien d'autre qu'une opération de rationalisation; elle va améliorer la qualité du transport, mais elle va aussi se traduire par une plus grande productivité de l'entreprise. Ce qui signifie qu'il faudra moins de temps, donc de manutention et de personnel, pour transporter une même quantité de marchandises. Il ne faut en effet pas se leurrer: une meilleure compétitivité permettra au rail de maintenir ses parts de marché, mais il lui sera difficile d'en obtenir de nouvelles, car les transports ont tendance à stagner ou à diminuer. Dans ces conditions, il sera extrêmement difficile aux CFF de prendre de l'importance: sur le marché intérieur parce que les distances sont souvent trop faibles pour «rentabiliser» les manutentions supplémentaires requises par le rail; en trafic de transit, parce que le rail assure déjà 90% des prestations – même la reprise du 10% restant ne représenterait pas une augmentation très importante.

Le risque existe en définitive que l'amélioration des prestations, indispensable pour ne pas perdre des clients, se traduise par des suppressions d'emploi – simplement parce que plus un envoi est effectué rapidement, moins il requiert de manutention. On se rapproche de l'exemple décrit dans DP 1267 concernant le trafic voyageurs entre Berne et

●●●

Sur le rail européen

(gs) La rentrée ferroviaire s'annonce difficile dans toute l'Europe. La Commission européenne s'apprête à publier un *Livre Blanc* sur «la revitalisation des chemins de fer communautaires». Si les experts bruxellois sont des défenseurs des chemins de fer publics, ils préconisent néanmoins d'assainir les finances, de séparer l'infrastructure de l'exploitation et enfin de supprimer la couverture automatique du déficit pour la remplacer par une gestion autonome. Ils prévoient enfin de «laisser agir davantage les forces du marché». Une étude sur les chemins de fer européens, commanditée par la Commission européenne à un cabinet américain, prône les mêmes impératifs de concurrence: selon ce rapport les européens n'ont que peu augmenté leur productivité (environ 50% en dix ans) alors que les Américains ont triplé la leur. De plus les compagnies européennes ont laissé leurs comptes se dégrader. En 1994, les seize compagnies européennes couvraient

moins de 60% de leurs coûts par des recettes commerciales et les pouvoirs publics ont dû contribuer à hauteur de 30% au financement de fonctionnement du rail. Le rapport américain préconise évidemment une déréglementation accrue du service public et distribue quelques bonnes notes à certaines sociétés ferroviaires qui vont dans ce sens: la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation en Allemagne, l'éclatement des activités en Grande-Bretagne, la réduction programmée des effectifs pour la Deutsche Bahn... Il termine par une conclusion qui risque de faire frémir les défenseurs du service public: «Les compagnies ferroviaires vont devoir évoluer d'un rôle de service public universel vers un statut d'entreprises commerciales susceptibles de conserver leur marché sur des niches» (grande vitesse ou transport combiné). La bataille du rail a bel et bien commencé. ■

Source: *Le Monde*, mardi 27 août 1996

●●●

Soleure: davantage de trains et de voyageurs, mais une diminution du nombre de postes. La tentation est grande d'adopter pour le trafic voyageurs la même stratégie que pour les marchandises: casser les prix dans l'espoir d'augmenter la demande. L'élasticité de celle-ci étant assez importante, l'opération pourrait, théoriquement, être couronnée de succès. Mais l'expérience a déjà été tentée à la suite du débat sur le dépérissement des forêts et ses résultats sont mitigés: sur le plan financier d'abord, le supplément de clientèle n'a pas suffi à compenser les diminutions de tarif; on sait en effet que la plupart des réductions accordées ont été supprimées ou revues à la baisse lorsque la Confédération a cessé de les subventionner; sur le plan de l'efficacité ensuite, les quelques études menées tendant à démontrer que les kilomètres supplémentaires sont moins parcourus par des automobilistes qui ont renoncé à leur voiture que par des personnes qui se déplacent davantage.

Financer la prestation

Quel que soit le bout par lequel on empoigne le problème, on ne pourra donc faire l'économie d'un débat sur la productivité du rail. Car si l'on souhaite que les CFF puissent fournir des prestations de qualité à des prix concurrentiels, il faudra admettre de discuter des prestations et d'abandonner celles pour lesquelles le rail n'est pas adapté et leur laisser la souplesse nécessaire pour réagir rapidement. Il a fallu des centaines de millions de francs de pertes pour que les CFF admettent qu'ils ne pouvaient concurrencer la route dans le transport de détail «porte à porte» et pour qu'ils se décident à abandonner Cargo-domicile. La même réflexion se justifierait dans d'autres domaines, notamment le trafic régional, où il faut bien admettre qu'en maints endroits le bus est à la fois plus efficace et meilleur marché que le train. Il faut donc avoir le courage d'effectuer des comparaisons entre différents modes de transport – aussi bien sur leur coût que sur leur efficacité. La Confédération a pendant trop longtemps subventionné un système – le rail – au lieu de financer des prestations – le transport public de voyageurs, quel que soit le moyen utilisé. Ce système a eu pour effet de retarder la modernisation du rail qui voyait ses contributions financières publiques et ses voyageurs captifs (ceux n'ayant pas accès à une voiture) assurés.

Il faudra bien sûr aussi développer les prestations pour lesquelles le rail est performant. Mais on a vu que cette opération peut également se traduire par une diminution du nombre d'emplois.

En définitive, s'il faut rationaliser les CFF, ce n'est pas uniquement pour en diminuer les coûts. C'est surtout pour qu'ils redeviennent concurrentiels face à la voiture et aux transporteurs privés. ■

Oubliés...

(cfp) Ceux qui connaissent toutes les strophes de *l'Internationale* chantent encore celle qui commence par : «Ouvriers, paysans, nous sommes – Le grand parti des travailleurs; – La terre n'appartient qu'aux hommes, – L'oisif ira loger ailleurs.» *La Jurassienne* consacre aussi une strophe au paysan qui laboure son sol. Mais en réalité les tentatives de collaboration entre travailleurs n'en sont généralement restées qu'aux déclarations d'intention. Deux exemples, pour mémoire: *Le Cheminot* du 6 avril 1934 publiait un éditorial intitulé «Ouvriers et paysans» de Constant Frey faisant mention d'un appel de l'Union syndicale suisse appelant tous les travailleurs du pays, ouvriers et paysans, classes moyennes et fonctionnaires, à s'unir sur un programme à la fois défensif et constructif.

Dix ans plus tard, en août 1944, la *Revue syndicale suisse* publiait deux articles intitulés, le premier, «Ouvriers et paysans» sous la plume de Robert Bratschi, président de l'USS, et le second, «Paysans et ouvriers» du professeur Laur, ancien secrétaire de l'Union suisse des paysans et que beaucoup surnommaient «le roi des paysans». Une année plus tard, la guerre était finie et on se souvenait surtout de ces mots de la conclusion du prof. Laur: «Le conflit qui déchire aujourd'hui le monde ne doit pas devenir une source de communisme...» alors que Robert Bratschi concluait par ce vœu pieux: «L'avenir de notre pays est pour une grande part entre les mains des organisations ouvrières et paysannes.»

Aux élections nationales de 1935, plus de 1500 électeurs vaudois ont voté la liste du Parti communiste vaudois. Des suffrages communistes ont été recueillis dans 172 communes et dans tous les districts. Cela représentait un peu plus de 2% de l'ensemble des suffrages du canton. Cela n'était pas suffisant pour obtenir un siège, mais c'était une vraie percée.

Si les quatre listes opposées à l'entente radicale-libérale avaient été apparentées, elles auraient obtenu un siège de plus. Le Parti socialiste aurait gagné un cinquième mandat.

Quatre ans plus tard, ce fut la scission dans le Parti socialiste, prélude à la fondation de la Fédération socialiste suisse, à son alliance dans la clandestinité avec le Parti communiste pour aboutir à la création du Parti suisse du travail appelé Parti ouvrier dans une partie de la Suisse romande.