

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 37 (2000)
Heft: (1)

Artikel: Chemins de fer : commentaire sur l'accident de Paddington
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1026224>

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: 04.04.2026

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

Oui au référendum contre la Lpers

Ne jamais sacrifier la transparence des salaires.

DANS LE DÉBAT sur la suppression du statut du fonctionnaire fédéral, il n'y a qu'un point sur lequel tout le monde s'accorde: il faut une nouvelle loi. Mais les avis divergent sur le comment. Et l'article de Jean-Daniel Delley paru dans le dernier numéro de *Domaine Public* ne dit pas tout. En particulier il ne dit pas pourquoi le référendum a été lancé.

La première des raisons est le salaire au mérite. Non que les fonctionnaires aient peur d'être évalués, mais la différence entre le secteur public et le secteur privé est de taille. Dans le secteur public, le paquet salarial est donné par le Parlement et n'a rien à voir avec les performances du personnel. Même si tout un office fonctionne à 120 % pendant plusieurs années – comme cela a été le cas du Bureau de l'intégration pour les négociations des bilatérales – l'administration fédérale n'a pas de moyen supplémentaire pour les récompenser. Elle n'a qu'un seul moyen: diminuer les traitements des autres fonctionnaires du même office.

Et vive l'esprit d'équipe! Le résultat sera à n'en pas douter que les plus

faibles verront leur salaire diminuer ou plus exactement devront se contenter de la part brute qui s'élèvera à environ 60 % de leur salaire actuel.

Une loi inacceptable pour la gauche

La deuxième raison est la suppression du principe de transparence sur tous les salaires. Et c'est bien logique. Les grands chefs ne veulent pas qu'on puisse voir dans quelle classe de traitement ils se sont mis et dans quelle classe ils ont poussé les personnes qu'ils n'aiment pas. Parce que c'est bien ainsi que les choses risquent de se passer. Imaginez la situation d'un chef de section qui doit faire des choix à la fin de chaque année. C'est lui et lui seul qui décidera. A l'heure actuelle, aucun critère objectif n'a été établi ni aucune procédure de recours envisagée.

Le résultat de ces deux mesures sera inévitablement un écart grandissant des salaires de la fonction publique: les plus forts vont s'arroger des mérites et des revenus au détriment des plus

faibles. Et cela est inacceptable pour les partis de gauche et les syndicats.

Dans la fonction publique "actuelle" l'écart des revenus est relativement faible. Les salaires des cadres sont nettement moins élevés que dans le privé (en moyenne 30 à 40 %) alors que les salaires du personnel de gestion sont nettement plus élevés que dans le privé. Il est vrai qu'il devient de plus en plus difficile, avec la reprise, de recruter des cadres. Certains viennent pour deux ou trois ans prendre l'air d'une administration publique, acquérir l'expérience de négociations gouvernementales internationales, et s'en retournent dans leur banque privée.

Mais faut-il sacrifier la transparence – condition que le FMI et la Suisse exigent des pays en voie de développement – la justice et l'esprit d'équipe pour se donner les moyens de mieux payer les cadres? Même s'ils sont meilleurs au départ, vont-ils être performants dans une atmosphère où tout le monde se tire dans les jambes et où il faut brosser le poil du chef dans le bon sens pour être normalement récompensé? Lala Gagnebin

CHEMINS DE FER

Commentaire sur l'accident de Paddington

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE de Paddington près de Londres – plus de trente victimes au début d'octobre 1999 – n'a pas manqué de raviver la controverse sur les privatisations des services publics. Sécurité négligée, dégradation de la qualité du service, c'est la faute aux privatisations. Une conclusion hâtive qui relève plus de l'a priori idéologique que de l'analyse des faits.

C'est en 1996 que le gouvernement Major procède à la mise aux enchères des droits d'exploiter les lignes du réseau ferré britannique. Vingt-cinq sociétés se partagent ces droits pour une période de sept ans. Dans la foulée, les conservateurs créent une société, Railtrack, propriétaire de l'ensemble du réseau – rails, signaux et gares – dont les actions sont offertes au public. Cette double opération se fait à un prix net-

tement inférieur à la valeur commerciale réelle du réseau, car les investisseurs craignent une renationalisation en cas de victoire des travaillistes.

Pourtant le gouvernement conservateur fait une bonne affaire. Non seulement il encaisse quelques milliards de livres mais surtout il se débarrasse d'un réseau en mauvais état – les spécialistes estiment qu'il correspond aux standards des années soixante – pour ne pas avoir à investir dans sa modernisation.

Si les conservateurs ne jurent que par les privatisations, ils se révèlent de piètres réalisateurs. Ainsi, si les exploitants peuvent augmenter leur chiffre d'affaire et donc leurs profits en développant le transport – plus de trains, plus de passagers –, Railtrack doit se contenter d'une rétribution fixe de la

part des exploitants. Une règle qui n'incite pas la société à investir dans le renouvellement des infrastructures.

Ce bref rappel des faits indique que la qualité du transport ferroviaire, comme de tout autre service public d'ailleurs, est affaire de volonté politique, quelle que soit la nature publique ou privée de l'opérateur. La mission – garantir la fourniture d'une prestation d'intérêt public – reste une tâche étatique. Dès lors, lorsque l'Etat confie son exécution à un opérateur privé, il doit définir les conditions propres à garantir la qualité et la quantité de cette prestation. Cette volonté politique peut faire défaut aussi bien dans un scénario étatiste – en Grande-Bretagne avant 1996 et en Italie aujourd'hui – que dans le cas d'une délégation de tâche à un opérateur privé. *jd*