

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 75 (1983)
Heft: 3-4

Artikel: Les CFF condamnés au déficit?
Autor: Favre, John
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-386144>

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: 10.02.2026

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

Les CFF condamnés au déficit?

par John Favre

Un service public?

Qu'on le veuille ou non, les CFF sont et resteront une entreprise publique, à caractère prononcé de service public.

Un service public est chargé par la collectivité de fournir des biens ou des services nécessaires, que les entreprises privées ne suffisent pas à bien assurer, à tous ceux qui en ont besoin, à des conditions favorables, égales ou comparables pour tous.

L'existence de l'automobile ne supprime pas la nécessité d'un service public pour ceux qui ne disposent pas d'un moyen de transport privé, ni même pour ceux qui en bénéficient, et qui ont des raisons de préférer plus ou moins régulièrement le service public.

Peut-être le caractère de service public est-il plus marqué pour le trafic des voyageurs que pour celui des marchandises. Ce dernier s'exerce apparemment dans des conditions de plus grande liberté, mais souvent plus inégales du point de vue concurrentiel. La diminution de la part du rail en trafic des marchandises n'est cependant pas dans l'intérêt général (encombrement, extension du réseau routier, bruit, pollution, accidents, consommation de pétrole).

La plupart des servitudes fondamentales imposées aux CFF retentissent sur toutes leurs prestations: obligation d'exploiter toutes lignes, gares et tous services (sauf exception compatible avec l'intérêt général); de transporter; de faire approuver les tarifs et les horaires publiés; sans parler de la soumission inévitable à la législation fédérale sur les rapports de service du personnel fédéral et de l'obligation de fait de commander à des fournisseurs et entrepreneurs suisses.

Accroître le rôle du chemin de fer?

Tout devrait y pousser: l'encombrement des routes, le bruit, la pollution de l'air, les accidents routiers, la nécessité d'économiser les produits pétroliers (facteurs d'instabilité économique et d'asservissement), le souci de freiner l'expansion du réseau routier, etc.

En trafic ferroviaire des marchandises, le problème du porte à porte est en général soluble grâce aux voies de raccordement, aux grands conteneurs ou au transport de camions sur wagons.

Dans le trafic ferroviaire des voyageurs, l'augmentation des vitesses, notamment par de *nouvelles transversales à grande vitesse*, à défaut d'autres solutions moins onéreuses mais moins efficaces pourrait influencer la répartition par mode de transport. Il est de plus en plus difficile d'être compétitif par rapport au réseau d'autoroutes à grandes vitesses, sans progrès ferroviaire important sur le même plan, tenant compte du

facteur domicile – domicile. Le nombre de localités suisses qui cherchent à être desservies par le TGV montre bien que le sauvetage du rail est avant tout un problème de vitesse, même si le TGV était moins rapide en Suisse qu'à l'étranger.

Ces progrès seraient facilités par un *nouveau mode de financement des infrastructures ferroviaires*, tel que proposé dans la conception générale des transports, par une meilleure régulation des *conditions de concurrence* et par une *indemnisation complète des charges* nécessaires imposées au chemin de fer, dans l'intérêt général.

Vers une atténuation des charges?

On se fait souvent des illusions sur la possibilité de supprimer les servitudes les plus onéreuses pour le chemin de fer.

L'obligation d'exploiter peut difficilement être supprimée, sauf cas spécial où le rapport entre les avantages et les inconvénients, tant au niveau de l'entreprise que du point de vue social, est nettement favorable à la transformation en service routier. Les lignes routières, soumises également à la concurrence du trafic privé, sont rarement beaucoup moins déficitaires que le rail. Dès qu'elles ont un trafic assez important, les inconvénients augmentent. Tout au plus peut-on souhaiter une souplesse accrue pour la transformation de lignes ferroviaires secondaires, mais relativement coûteuses.

La possibilité de supprimer ou de transformer des gares ou des services devrait être, en principe, de la compétence des chemins de fer, sous réserve de recours en cas de violation grave de l'intérêt général et d'indemnisation.

Ni l'obligation de transporter, ni celle de publier des tarifs et des horaires ne pèsent très lourd, pour une entreprise libre, de fixer ses horaires et ses tarifs et de couvrir les pointes anormales. Il serait souhaitable que cette liberté essentielle soit accordée aux CFF et aux autres entreprises de transport public. La concurrence est si grande que le risque d'abus est minime. Au besoin, l'obligation d'approbation pourrait être maintenue pour le trafic régional des voyageurs ou en cas de différends avec les chemins de fer «privés». On pourrait au besoin, réservé un droit d'injonction ou de véto à l'autorité de surveillance, dans certains cas très importants pour l'intérêt général. L'exercice de ce droit ouvrirait la porte à une procédure d'indemnisation, devant une instance neutre. Le partage des responsabilités entre les pouvoirs publics et l'entreprise serait alors plus net et plus favorable à une bonne gestion. Les conditions d'établissement des mandats ou contrats d'entreprise, établis autant que possible par négociation, s'en trouveraient améliorées.

Un service public condamné au déficit?

Les entreprises publiques se distinguent des administrations publiques. Celles-ci sont tenues en principe d'offrir leurs services à tous, plus ou

moins gratuitement, comme l'éducation publique, la police, l'armée, etc. Elles sont liées par leur cahier des charges, dans le cadre des crédits qui leur sont accordés par le budget général. Comme les PTT, les services industriels, les banques cantonales ou d'autres entreprises publiques, les CFF vendent leurs services et s'efforcent de couvrir leurs coûts par leurs recettes, compte tenu des servitudes et autres contraintes, indemnisations et conditions de concurrence.

Ceux qui proposent la gratuité des transports publics ne sont plus très nombreux, en raison des mauvaises expériences faites sur les coûts, l'occupation, la qualité du service et la bonne allocation des ressources publiques. L'équilibre ou la gestion bénéficiaire est moins difficile pour les PTT. Non pas qu'ils soient exempts de servitudes non indemnisées, ni qu'ils ne connaissent jamais aucune concurrence directe ou de substitution, mais cette concurrence est faible notamment pour la poste et les téléphones. D'autre part, les PTT desservent, le plus souvent, des secteurs «porteurs» à forte demande, en expansion.

Malheureusement, les conditions sont moins favorables aux CFF. Non seulement ils n'ont aucun monopole ni avantage concurrentiel, mais ils sont souvent sensiblement moins bien traités que leurs concurrents. Ils ne sont pas toujours complètement indemnisés des servitudes qui leur sont imposées. Ils sont condamnés à agir dans des secteurs peu prometteurs, tant que durera le culte de l'automobile. Ce culte est certes favorisé par les pouvoirs publics, mais il tient aussi à une compétitivité parfois insuffisante des chemins de fer, explicable en partie par les discriminations qu'ils subissent.

L'équilibre des CFF est soumis, pour le moins, à quatre conditions:

- 1 *Suppression ou atténuation des servitudes dépassées*
- 2 *Indemnisation complète de toutes les charges qui devront être maintenues*
- 3 *Régulation des conditions de concurrence.* Suppression, pour le moins, des priviléges du trafic privé. L'intérêt public pourrait fort bien exiger un traitement plus favorable du trafic public. La récession frappe, en principe, toutes les entreprises, mais les CFF plus que les autres (trafic international et conditions de concurrence)
- 4 Amélioration réaliste des prestations.

Suppression ou atténuation de certaines servitudes des CFF

L'obligation d'exploiter doit être maintenue, sauf exception compatible avec l'intérêt général. Elle n'affecte pas seulement le trafic régional des voyageurs, mais plus ou moins d'autres trafics, voyageurs et marchandises, en fonction du degré d'occupation de ces services par ligne. Elle pourrait être indemnisée par une participation des pouvoirs publics aux frais d'infrastructure. Cette participation pourrait être échelonnée, selon un barème tenant compte du trafic au kilomètre exploité ou d'autres critères.

L'indemnisation du trafic régional des voyageurs serait en principe, maintenue, compte tenu des répercussions de l'indemnisation qui viendrait à être versée pour l'obligation d'exploiter et cela dans le cadre des mandats d'entreprise et du partage des indemnités entre la Confédération et les Cantons.

L'indemnisation du trafic de détail serait peu à peu réduite, dans la mesure où il deviendra plus rationnel et plus économique. Les solutions imaginables vont de la suppression, peu vraisemblable, de tout trafic de détail, à l'amélioration de trafics existants (petite vitesse et vitesses accélérées), en passant par leur concentration et leur fusion, avec la collaboration, plus ou moins grande, de transporteurs routiers.

Il n'est pas facile de prédire quel sera pour chaque solution sa répercussion sur le trafic de détail et sur le solde de toutes les différences de recettes et de dépenses, compte tenu des liens entre tous les trafics. De toute façon, la solution choisie devrait être suffisamment favorable aux CFF, compatible avec l'intérêt des chemins de fer concessionnaires et avec l'évolution des effectifs des CFF.

Malgré toutes les difficultés, une solution doit absolument être trouvée. La situation actuelle dans ce domaine n'est pas due uniquement aux inégalités de concurrence, mais à la nature même du chemin de fer et aux transbordements qu'elle entraîne.

Le statut du personnel fédéral doit être maintenu, sous réserve de meilleure prise en considération de l'avis motivé des CFF par les autorités compétentes et d'indemnisation s'il était vraiment prouvé que ce statut soit insupportable sur certains points. Il est pratiquement impossible de traiter le personnel des CFF autrement que celui des PTT p. ex. Il faut, en revanche améliorer les conditions de travail dans les entreprises concurrentes des CFF.

L'approbation des tarifs et des horaires pourrait être supprimée, au moins pour les trafics non spécialement asservis (trafic régional des voyageurs), à moins de litige avec d'autres entreprises de transport.

L'obligation d'acheter suisse devrait être au besoin atténuée (marge supportable) ou indemnisée.

Harmonisation des conditions trop inégales de concurrence

Elle laisse encore beaucoup à désirer, à de nombreux égards:

Durée du travail des chauffeurs routiers (48 heures légales par semaine – en fait plus – au lieu de 44 et peut-être un jour 42). Le Conseil fédéral est compétent pour supprimer quand il le voudra cette discrimination particulièrement dangereuse et discriminatoire.

Autres conditions de travail et d'assurance professionnelle. Une meilleure syndicalisation favoriserait l'intervention dans ce domaine (déclaration obligatoire de contrats collectifs).

Suppression du déficit du compte routier véritablement déterminant, respectant l'affectation constitutionnelle des droits de douane sur les

carburants. Actuellement, le compte routier capital se voit bonifier la quasi intégralité des droits de douane de base contrairement à la Constitution (60% dépenses routières, 40% dépenses générales. Nouvel arrêté 50/50).

Il est néanmoins déficitaire de près d'un demi milliard. Il le serait beaucoup plus si le compte routier respectait les règles d'affectation de l'art. 36 ter CF.

Respect de la législation, charges, vitesse, durée du travail. Il suffit d'ouvrir les yeux et les oreilles pour savoir à quoi s'en tenir à cet égard. Coûts externes pour la collectivité: de bruit, de pollution et d'accidents du trafic routier, de consommation exagérée de produits pétroliers. Pour les accidents, l'estimation des coûts restant à la charge de la collectivité est possible. Elle est plus difficile pour le bruit, les pollutions, etc. On pourrait prélever une taxe facilitant l'introduction plus rapide de normes plus sévères avant la mise au rebut des véhicules. Quant aux prétendus avantages du trafic routier, ils sont en général inclus dans les prix.

Amélioration réaliste des infrastructures et des prestations des CFF

Si ces conditions étaient réalisées, les comptes des CFF seraient bien meilleurs. Ils investiraient alors plus facilement pour améliorer leurs infrastructures et leurs services.

La loi de la diminution des coûts à l'unité avec le degré d'occupation (rendement croissant) recommencerait à jouer jusqu'aux nouveaux seuils de capacité.

Si nécessaire que soit une meilleure politique des transports, elle ne suffira pas si elle ne facilite pas une amélioration de la compétitivité du chemin de fer.

La situation déplorable des chemins de fer s'explique en grande partie par le développement considérable des autoroutes et par les conditions discriminatoires de concurrence qui y règnent, surtout en faveur des transports routiers lourds.

L'amélioration de la compétitivité du rail doit porter non seulement sur la qualité des prestations (vitesses commerciales, régularité, confort et prestations accessoires, liaison avec les autres modes de transport, etc), mais sur la politique de marketing et de prix, compte tenu des besoins plus ou moins différenciés des clients selon les marchés. Une amélioration déterminante des vitesses commerciales, notamment par la construction de lignes à grande vitesse nécessite des ressources nouvelles d'investissement, au moins sous forme d'avance.

Quelle que soit la décision à prendre, toute entreprise de transport devra pourtant se préoccuper d'abord de ses effets prévisibles sur le trafic, sur la variation des recettes et des coûts, sauf indemnisation.

Un optimisme prudent

En conjoncture normale, l'équilibre des CFF devrait être possible, s'ils étaient entièrement indemnisés des servitudes non suppressibles, et si les conditions de concurrence étaient plus équitables, ce qui favoriserait l'amélioration toujours nécessaire des prestations et de leurs coûts. L'amélioration suffisante des infrastructures impose un mode spécial de financement.

La conception générale des transports va dans ce sens, sous réserve de quelques précisions. Il ne lui manque que d'être enfin réalisée, car il y a longtemps que chacun sait à quoi s'en tenir. Toute nouvelle déception porterait à croire que le problème est insoluble dans nos structures économiques et politiques.

Quant à la conjoncture et à ses conséquences, en Suisse et à l'étranger, c'est un problème de politique économique internationale et nationale, d'innovations et de meilleure entente entre les partenaires sociaux. Il dépasse le cadre du présent article. Une meilleure politique des transports pourrait cependant avoir un effet conjoncturel bénéfique grâce à une meilleure allocation des responsabilités, des ressources et des investissements.

A la mémoire de John Favre

Au moment même de boucler ce numéro, d'en corriger les épreuves, nous apprenons la mort de John Favre. Ce n'est pas un hasard si, à quelques semaines de son décès, il a encore rassemblé ses forces pour écrire un article-plaidoyer pour les chemins de fer: il leur a consacré toute sa vie professionnelle. Ce n'est pas non plus un hasard s'il l'a conçu pour la Revue syndicale: il croyait à sa mission d'intellectuel au service des travailleurs et s'efforçait de les informer le mieux possible.

Les lecteurs de la Revue syndicale s'en souviennent: la surveillance des prix, la participation des travailleurs, la réforme des systèmes de vote, tant d'autres sujets, ont reçu un éclairage précis, méticuleux même, de la part de John Favre.

Il avait encore l'intention, cette année, de nous parler des banques. Hélas, nous ne pouvons plus compter sur cet ami fidèle. Il est vrai que seule la mort pouvait arrêter sa recherche et stopper son engagement.

Ruth Dreifuss
