

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1983)  
**Heft:** 701

**Artikel:** Les CFF ne font pas le détail  
**Autor:** Jaggi, Yvette  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1025120>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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

## Les CFF ne font pas le détail

Or donc, les CFF veulent réduire massivement le trafic de détail, constitué par l'acheminement des marchandises en lots pesant moins de 2000 kilos. La formule choisie entraînera la suppression d'environ 960 emplois, qui serait absorbable en deux ans par le jeu des départs «naturels» et «spontanés» (300-400 par an pour les employés de bureau, 700-900 pour les «bleus» de l'exploitation). Bref, une affaire réglée aux yeux des technocrates.

Comme est réglé pour eux le sort du trafic de détail: avec un taux de couverture des frais de l'ordre de 38% (contre 70% pour la poste aux colis), les envois de détail contribuent directement pour 25 millions au déficit des CFF. Tandis qu'ils pèsent ainsi sur le compte d'exploitation de la régie, ces envois ne lui procurent que 9,6% de ses recettes de transport.

Et les calculateurs froids d'ajouter d'autres chiffres accablants: poursuivant une dégringolade entamée il y a une bonne dizaine d'années, le trafic de détail a baissé l'an dernier de 11% en quantité — mais augmenté de 2,4% en produits grâce à diverses «mesures tarifaires» prises au 1<sup>er</sup> janvier 1982. Au fur et à mesure du développement du réseau (auto)routier et de l'équipement des camionneurs privés, la part du transport de marchandises effectuée par voie ferroviaire s'amenuise: elle n'atteint plus même 10%, ni pour l'envoi de marchandises au détail, ni pour les expéditions plus volumineuses, par wagons ou camions complets.

Comment en est-on arrivé à cette domination des trains routiers, pour le trafic intérieur en tout cas? De la manière la plus évidente qui soit, et la plus

implacable aussi. Pour en rester au cas du trafic de détail, rappelons que depuis 1978, les chemins de fer ne sont plus soumis à l'obligation de transporter ni à celle de publier des tarifs pour cette catégorie de transport. Telle est la décision qui avait été prise par les Chambres fédérales en 1977, avec d'autres mesures censées équilibrer les finances fédérales et faire «passer» la TVA, le tout sans attendre ni la Conception globale des transports (1978), ni donc le «message» qui en est issu en mars dernier.

Résultat: la décision de réduction, et à terme de suppression, prise par la direction des CFF. Une décision qui ne va pas seulement faire plaisir au lobby des poids lourds (tout occupé à préparer la votation de février prochain sur «sa» taxe), mais aussi conforter une option derrière laquelle se profilent deux politiques bien précises, dont la première a trouvé ces dernières années déjà de nombreuses applications, en agriculture notamment.

Cette politique générale consiste à restreindre les activités de l'Etat, y compris les prestations à l'économie générale, en le privant des moyens de les accomplir; la Confédération ne pouvant plus assumer une charge qui ne disparaît bien sûr pas pour autant, cette dernière incombe dès lors à l'acheteur (de produits agricoles) ou à l'utilisateur (de transports par exemple). En clair, le contribuable se trouve soulagé (mais ne s'en aperçoit guère), tandis que le consommateur doit payer davantage (et le perçoit nettement). On peut s'y attendre: les 127 000 tonnes (au moins) de colis de détail que les CFF s'attendent à perdre encore très prochainement trouveront camions à leur convenance, mais à des prix dont le niveau se répercutera sur le pouvoir d'achat des consommateurs finals, et cela malgré les contrats de gré à gré que les camionneurs ne

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand  
N° 701 13 octobre 1983

Rédacteur responsable:  
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc  
Abonnement  
pour une année: 55 francs

Administration, rédaction:  
1002 Lausanne, case 2612  
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1  
Tél. 021 / 22 69 10  
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:  
Jean-Pierre Bossy  
François Brutsch  
André Gavillet  
Yvette Jaggi  
Pierre Lehmann  
Charles-F. Pochon  
Victor Ruffly

Points de vue:  
Jeanlouis Cornuz  
Gil Stauffer  
Daniel Winteregg

20 ANS

701

Domaine public

SUITE ET FIN AU VERSO

## Les CFF ne font pas le détail

manqueront pas de passer avec les «bons clients» écrémés par leurs soins.

Quant à l'autre perspective qui se profile derrière la réduction massive du trafic de détail, c'est l'abandon des lignes régionales, ou du moins leur classement dans une catégorie inférieure, privée d'investissements et de tout effort de modernisation des installations et du matériel.

Quand la Confédération consacrait des milliards à

la construction des routes nationales, les cantons et les communes bétonnaient à leurs propres frais.

Quand les CFF mettront le paquet sur les «nouvelles transversales» et concentreront ainsi leurs efforts sur les lignes déjà les plus fréquentées et les plus rentables, qui s'occupera de l'entretien et du développement du réseau ferroviaire du reste du pays, pour ne rien dire des régions périphériques? Joli thème de réflexion pour les grands esprits fédéralistes, qui s'emploient à obliger la Confédération à replier son budget sur les dépenses militaires et les investissements rentables — et tant pis pour les structures du pays, la solidarité interrégionale et l'équilibre confédéral.

Y. J.

LA BATAILLE DES DÉPOTOIRS. — II

## La convalescence sera longue

*Une société droguée à l'énergie: c'était le diagnostic porté sur notre organisation socio-économique par Pierre Lehmann dans le dernier numéro de «Domaine Public» (700). Et il ajoutait: cela ne changera pas si nous ne nous y mettons pas nous-mêmes, même en sacrifiant un certain confort. Aujourd'hui, il poursuit le constat et passe aux conséquences pratiques d'une décision urgente et indispensable... (Réd.).*

Un drogué ne se guérit pas d'un jour à l'autre. Une suppression brusque de la fourniture d'énergie signifierait à l'évidence un effondrement non moins brusque des sociétés industrialisées. Il suffit de se représenter, par exemple, quelles seraient les conséquences d'une suppression brutale de la fourniture de carburants.

Il faut donc souhaiter que nous soyons à même de

réduire progressivement notre dépendance énergétique, et cela veut dire que pendant quelques décennies, il faudra encore beaucoup d'énergie et que pendant cette période de transition, il faudra bien encore utiliser des ressources non renouvelables.

## 2. La santé par l'équilibre

La première démarche devrait consister à définir un état de bonne santé: manifestement, il ne peut s'agir que d'un état d'équilibre. La consommation de ressources énergétiques dans un état d'équilibre ne peut pas excéder la production et, par suite, il ne peut s'agir que de ressources renouvelables avec, éventuellement, un *petit* complément de ressources non renouvelables. Il s'agit donc d'une situation inverse par rapport à la situation actuelle où le gros de l'énergie est fournie par des ressources non renouvelables.

Bien que les ressources renouvelables puissent fournir passablement plus d'énergie qu'aujourd'hui, elles n'en restent pas moins limitées et la consommation d'énergie dans un état d'équilibre

sera notoirement moindre qu'aujourd'hui. Le potentiel des ressources renouvelables de la Suisse peut être estimé:

— Bois: la Suisse pourrait produire annuellement, sans difficultés majeures, 3 à 4 millions de mètres cubes de bois de feu (sans déboisement), ce qui donne environ: 30 PJ<sup>1</sup>.

— Hydraulicité: la production actuelle est de l'ordre d'au moins (année médiocre) 100 PJ.

— Biogaz: son potentiel est de l'ordre d'au moins 10 PJ.

— Solaire direct actif (électricité ou chaleur): son potentiel est de l'ordre d'au moins 20 PJ.

Soit un total d'environ 160 PJ.

Il est légitime d'imaginer que la Suisse puisse disposer, sous forme d'énergie renouvelable, d'environ 160 PJ/an. De fait, en utilisant des pompes à chaleur, cette quantité d'énergie peut être augmentée dans une certaine mesure; oublions cela momentanément...

La consommation d'énergie finale de la Suisse se situe aujourd'hui vers 660 PJ/an. Il est donc nécessaire de réduire notre consommation d'énergie d'au moins un facteur 4.

Et pour ne pas avoir à pousser trop loin la production d'énergie par des voies renouvelables, il serait probablement plus raisonnable de la réduire d'un facteur 5 à 6, ce qui signifie une consommation d'énergie de 110-130 PJ/an! Si la population de la Suisse dans l'état d'équilibre est de six millions de personnes, la consommation annuelle d'énergie par personne sera, industrie comprise, de 5000 à 6000 kWh (soit encore l'équivalent de 500 à 600 litres de mazout).

Il est bien clair que, dans l'état d'équilibre (qui, incidemment, ne sera pas parfaitement statique), il y aura encore une certaine industrie, mais elle sera très certainement différente de ce qu'elle est

<sup>1</sup> En général, 1 Joule (J) = 1 wattseconde (Ws) = 0,239 calorie (cal). P = péta = milliard = 10<sup>15</sup>.