

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1087

Artikel: Privatisations : deux siècles, deux exemples
Autor: Pochon, Charles-F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1021935>

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: 30.01.2025

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

Deux siècles, deux exemples

Les privatisations ne sont pas une invention récente. La Confédération en a connu au moins une en 1865 et une autre il y a quelques semaines.

(cfp) Il n'y a certainement pas un modèle suisse de privatisation, mais il y a parfois d'intéressantes analogies. C'est le cas de la privatisation de la production des appareils nécessaires à l'administration des télégraphes d'une part, et de la vente des indicateurs étrangers de chemins de fer d'autre part. Dans les deux cas — le premier date de 1865 et le second de ces dernières semaines — ce sont les fonctionnaires exerçant la fonction privatisée qui continuent, à leur compte, l'activité entreprise pour l'Etat.

Pas de sous avec les horaires

Depuis quelques années, des fonctionnaires de la gare principale de Saint-Gall vendaient des indicateurs étrangers. Ils ont acquis une renommée internationale, notamment en éditant un horaire des principales relations SNCF, qui se vendait même en France où pareille publication n'existe pas; l'opération s'est toutefois soldée par un déficit. Les résultats n'étaient guère meilleurs pour la vente des horaires édités par les compagnies étrangères, ce qui a condamné ce service pourtant apprécié à cesser son activité. Sa clientèle régulière vient donc de recevoir une circulaire annonçant effectivement sa suppression, mais aussi sa reprise par les trois collaborateurs qui, dorénavant, travailleront à leur compte. Puissent-ils avoir le succès économique de leurs prédécesseurs bernois qui ont repris, en 1865, l'Atelier fédéral des télégraphes et qui détiennent maintenant, par l'intermédiaire d'une fondation, 23% du capital et 61% des voix de la multinationale Ascom.

Davantage de succès avec les télégraphes

En 1850, le gouvernement du canton de Berne rend attentif le Conseil fédéral à l'invention du télégraphe, mais ce sont surtout les recommandations du Directoire commercial de Saint-Gall, soutenu par des entreprises zurichoises, qui décidèrent le Conseil fédéral à faire construire un réseau télégraphique étatique en Suisse, en dépit des voix qui mettaient en garde contre l'armée de fonctionnaires nécessaires. Ce n'est qu'en 1874 qu'une base constitution-

nelle formelle fut établie. Or, le télégraphe existait depuis 1852 et l'atelier qui construisait le matériel date de la même année. Son premier chef s'appelait Matthias Hipp. Dès 1855, il eut un adjoint: Gustav-Adolf Hasler. Au départ de Hipp, qui se mit à son compte à Neuchâtel et créa la base de l'entreprise Favag, c'est Hasler qui le remplaça. En 1864, vu le succès de l'atelier qui avait livré, en 1861, 80% de sa production à des administrations étrangères, un postulat fut déposé pour demander que ce secteur de l'administration soit confié à l'économie privée. Seules des considérations économiques furent évoquées lors de l'examen du postulat et l'Assemblée fédérale acquit la conviction qu'il n'était pas convenable que la Confédération exploite une industrie avec une direction commerciale, des représentants de commerce, etc. En

1865, le chef d'exploitation Hasler reprend l'entreprise avec le directeur de la monnaie Escher sous le nom Hasler & Escher, atelier du télégraphe. Les liens avec l'administration fédérale subsistaient pour les livraisons. Ils ont continué ultérieurement pour la fourniture des premières cases postales, du téléphone, et ils subsistent encore actuellement sur des bases concurrentielles.

Devenue SA en 1909, l'entreprise Hasler s'est développée hors de Berne. A la mort, l'année du centenaire, en 1952, du fils du fondateur de l'entreprise privée, la pérennité de celle-ci a été assurée par la concentration de la majorité du capital dans une fondation d'utilité publique, dont le conseil a été formé d'un membre de la direction de Hasler AG, d'un représentant de l'administration suisse des télégraphes et téléphones et d'un tiers totalement indépendant, industriel ou commerçant.

Depuis lors, l'entreprise s'est encore développée et, à la suite de fusions, elle s'appelle actuellement Ascom; elle a réalisé un chiffre d'affaires de trois milliards de francs en 1991, dont 56% en Suisse, avec une tendance à miser sur une expansion à l'étranger. ■

CHEMINS DE FER EUROPEENS

La fin du 221

(jg) C'était l'ancien Orient-Express, devenu le 221, un train paupérisé, en haillons, qui faisait le trajet Paris - Belgrade via Lausanne. Il partait de la capitale française vers 19 heures 30 pour arriver à minuit et demi chez les Vaudois. Un convoi d'un autre âge, un décor pour le *Troisième homme*, ou quelque film sur les réfugiés dans l'après-guerre. La SNCF, les chemins de fer italiens et yougoslaves y accrochaient leur matériel le plus usé, le plus vieillot: fenêtres qui ferment mal, chauffage trop fort ou inexistant, propreté, disons, douteuse... On se serait cru sous d'autres cieux!

Il y avait des voyageurs pittoresques dans le 221. On y croisait des balkaniques mal rasés à la mine patibulaire avec des monceaux de colis; des réfugiés plus ou moins vrais qui retenaient longuement l'attention de la douane de Vallorbe. Il n'était pas rare de voir l'un ou l'autre passager débarqué par la gendarmerie à la frontière. «J'ai quelqu'un pour toi», disait d'un air blasé le fonc-

tionnaire suisse à son collègue français. Et le quelqu'un en question ne protestait pas ou si peu. Il avait l'air résigné de celui qui a dû suivre toute sa vie des policiers pour des contrôles ou des refoulements.

Et puis en été, il y avait les routards blondinets avec leur drapeau québécois, australien ou américain sur le sac à dos. Si leur expérience ferroviaire se limitait à ce trajet Paris-Venise, ça devait leur donner une drôle d'opinion sur les chemins de fer d'Europe. En fait jusqu'en Suisse, le train était généralement vide ou peu s'en fallait. Le spectacle était sur le quai de la gare de Lausanne. D'où pouvaient bien sortir ces babouchkas en fichu, ces jeunes gens à l'air rustique avec leur moustache en croc? On ne les voyait jamais dans nos rues, ces ouvriers agricoles yougoslaves. On devine qu'ils n'avaient pas forcément tous des permis à trois mois et qu'ils n'auront vu de la Suisse que la soupente où ils dormaient et, peut-être, le bistrot du village d'à côté.

Au fil des mois les Yougoslaves se sont raréfiés, puis ont disparu. Depuis l'automne passé, si les voitures indiquaient toujours Belgrade comme des-