

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 29 (1992)  
**Heft:** 1071

**Artikel:** Privatisation des CFF : le retrait du politique  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1021720>

### **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>**

# Le retrait du politique

*La privatisation est un thème à la mode. Il serait plus honnête de parler de «désolidarisation».*

(pi) La confusion règne à propos d'une éventuelle «privatisation» des CFF. De fait, un postulat (forme non contraignante) déposé par le parti radical le 10 décembre 1991, accepté par le Conseil fédéral le 27 janvier, sera soumis à la Commission des transports du Conseil national. Il demande un rapport et des propositions concrètes sur les points suivants:

1. *Séparation des activités CFF en deux domaines:*

– un domaine géré par les CFF sous leur propre responsabilité selon les principes de l'économie de marché et sans aucun soutien de l'Etat;

– un domaine dans le cadre duquel les CFF remplissent, aux frais des commanditaires, les missions qui leur sont confiées par la Confédération, les cantons et les communes.

2. *Disparition du statut de fonctionnaire pour les agents CFF.*

3. *Privatisation des CFF.*

Ce texte part du principe selon lequel «une entreprise exploitée selon les lois de l'économie de marché produit sans conteste les meilleurs résultats économiques».

marchés: la discussion est assez avancée au Conseil où un accord politique a été obtenu. Enfin, une directive «services/secteurs dits exclus» qui a pour but d'intégrer le marché des services dans les autres secteurs en question: la Commission a fait une proposition en septembre 1991, le Parlement a commencé une première lecture.

Comme pour le reste du Livre blanc, il ne suffit pas que ces sept directives soient adoptées, il faut encore qu'elles soient transposées dans le droit national et surtout qu'elles soient réellement appliquées. Une division spéciale dans la Direction générale (marché intérieur et affaires industrielles) s'occupe des cas d'infraction. Elle est «surchargée» nous confie-t-on... Et encore, seules les deux directives de base sont actuellement en vigueur!

Quels sont les pays mauvais élèves? «Ce ne sont pas ceux que l'on croit! C'est étonnant» répond un fonctionnaire qui refuse de citer des noms. «Ce ne sont pas les pays où le teint est basané...».

De Bruxelles: Barbara Spéziali

La marge de manœuvre est relativement étroite, car quelle que soit la forme juridique des CFF, l'entreprise continuera à devoir répondre à des impératifs d'ordre politique. Rien n'empêche d'étendre la «responsabilité d'entreprise» pour ce qui concerne par exemple le trafic à longue distance, déjà rentable, et le trafic marchandises, déficitaire. Mais des mesures devront alors être prises pour éviter une concurrence déloyale avec la route. On sait que les coûts externes non couverts du trafic individuel sont considérables. Dans un système d'économie de marché, il serait particulièrement injuste de ne pas en tenir compte. D'autre part, si le trafic marchandises est subventionné, c'est pour des motifs de protection de l'environnement. Et nous sommes de plus largement tributaires de la politique européenne. Une augmentation du prix du transport par rail aurait pour conséquence un transfert sur la route, ce qui nécessiterait de coûteuses augmentations de capacité du réseau et provoquerait une augmentation des nuisances.

Personne n'envisage sérieusement une privatisation réelle du trafic régional: tout au plus, sa gestion pourrait-elle

être confiée aux cantons, ou à des compagnies concessionnaires en mains de cantons et de communes, ce qui ne serait pas forcément une mauvaise chose. Mais cela ne fait qu'impliquer un transfert de charges et de responsabilité d'une collectivité publique à une autre.

Reste la privatisation de quelques secteurs de la régie. On peut bien confier à des entreprises privées le soin d'entretenir le matériel ou de nettoyer les wagons, voire de vendre les titres de transport, pour autant que les économies ne se fassent pas au détriment du personnel. Mais il appartient aux CFF d'évaluer régulièrement quels services ils ont intérêt à fournir eux-mêmes et lesquels ils doivent confier à des tiers.

La demande des radicaux est basée sur l'illusion que les problèmes purement politiques des CFF seront résolus par une privatisation, totale ou partielle. Des privés n'auront pas moins besoin d'être indemnisés si l'on souhaite qu'ils favorisent le transport des pendulaires pour éviter qu'ils n'encombrent les villes, des étudiants pour qu'ils puissent se rendre à leurs cours ou des marchandises en transit pour préserver les Alpes d'un déferlement de poids lourds.

Il est moins risqué de parler de privatisation des CFF — c'est un thème à la mode — que d'abandon du principe de solidarité qui offre par exemple aux régions périphériques une desserte fort coûteuse. C'est pourtant bien de cela qu'il s'agit. ■

## EN BREF

L'Association suisse des locataires a organisé une campagne d'annonces en Suisse alémanique au tournant de l'année. Le financement a été assuré par des contributions volontaires des membres. Le dernier numéro du *Mieter-Zeitung* publie les comptes. La campagne a coûté 202 000 francs. Les versements ont atteint le beau montant de 232 757 francs. Une somme d'un peu plus de 30 000 francs est mise en réserve pour une future campagne.

La Feuille fédérale publie périodiquement les noms des personnes qui ont réussi les examens leur permettant de porter des titres protégés en exécution de la loi sur la formation professionnelle. En voici quelques-uns qu'on

rencontre peu souvent: Chef d'exportation diplômé, Responsable diplômé de ravitaillement de la collectivité, Expert-soudeur avec brevet fédéral, Projeteur d'installations sanitaires diplômés, Spécialiste en nettoyage de bâtiments avec brevet fédéral

La sergente-majore Erika Enz a été nommée présidente de la section régionale bernoise de l'Association des sergents-majors. C'est la première femme à accéder à la présidence de cette section.

Des écrivains de langue italienne ont constitué une association des écrivains italiens en Suisse. Dans les œuvres du président, il y a un recueil de poèmes intitulé *Agli/Knoblauch* (en français: Ail) et contenant des textes en sicilien, en bernois, en italien et en allemand. Multiculturalisme évident.