

Le ballon d'essai dominical de Moritz Leuenberger : une séparation entre infrastructure et services serait indispensable avant toute ouverture du capital des CFF

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 1781

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1012491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le ballon d'essai dominical de Moritz Leuenberger

Une séparation entre infrastructures et services serait indispensable avant toute ouverture du capital des CFF

Pierre Imhof (20 mai 2008)

Le scénario est rôdé. Un conseiller fédéral lance un ballon d'essai dans la presse dominicale alémanique et c'est la valse des commentaires dans tout le pays le lundi. Sans très bien savoir quel est le statut de la proposition, ni d'ailleurs quelle est la proposition elle-même.

Ca n'a pas manqué avec l'évocation par Moritz Leuenberger – dégonflée depuis – d'une possible vente d'actions des CFF pour financer le développement du réseau. L'Allemagne le fait, pourquoi pas la Suisse? Réactions attendues, à gauche (quelle horreur, une privatisation!), comme à droite (si M. Leuenberger nous pique nos idées...). L'idée manque de substance pour pouvoir se faire une opinion. Elle pose davantage de questions qu'elle n'apporte de réponses.

Mais, premier constat, la loi donne au Conseil fédéral le droit d'aliéner les actions de la société anonyme de droit public que sont les CFF. Un droit cependant bien théorique, car contrairement à Swisscom, le cadre légal ne laisse aux chemins de fer helvétiques aucune marge de

manoeuvre permettant à l'entreprise d'en être véritablement une, et donc d'y attirer des capitaux privés en vue d'un rendement. Les CFF ne peuvent pas décider eux-mêmes des développements du réseau, même lorsqu'ils seraient rentables, et aller chercher les capitaux nécessaires. Ils doivent se conformer aux limites que posent leur propriétaire, comme vient de le faire le Conseil fédéral en décidant de limiter à 2% la hausse annuelle des dépenses pour les transports. Qui achètera les actions d'une entreprise qui ne peut décider d'investir là où ça rapporte? Avant de vendre la première action, il faudrait donc changer la loi pour donner davantage de liberté aux CFF.

On a cité l'exemple de l'Allemagne qui ouvre le capital de Deutsche Bahn. Il y a pourtant une différence avec la situation suisse, c'est que l'ouverture ne concerne pas les infrastructures (les rails), qui restent entièrement en mains de l'Etat. Une telle distinction n'est pour l'heure pas possible en Suisse, l'infrastructure étant propriété des CFF. Or il n'est guère possible d'ouvrir aux

privés, dans une même entreprise, à la fois les rails et les trains qui y circulent. Car les rails doivent aussi accueillir, par le biais de la vente de sillons, des convois d'autres compagnies, notamment pour le transit alpin, mais aussi les TGV français par exemple. L'administration du réseau doit donc rester d'une manière ou d'une autre en mains étatiques, pour en garantir l'accès en vue de la réalisation d'une politique des transports. Contrairement aux télécoms ou même à la poste, on ne peut demander à plusieurs opérateurs de disposer chacun de son réseau de chemin de fer afin de gérer par la concurrence ce que l'Etat abandonnerait.

Bref, avant d'ouvrir le capital de leur compagnie de chemins de fer aux privés, les Etats, comme l'Allemagne, doivent commencer par distinguer ce qui relève du public (le réseau et son administration, la commande de prestations de service public) et ce qui peut être confié à des entreprises totalement ou partiellement privées (la circulation des trains). Juste ce que la Suisse a raté avec le marché de l'électricité.