**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 38 (2001)

**Heft:** 1476

**Artikel:** Réforme des chemins de fer : l'Europe libéralise par la séparation, la Suisse par la division : nuance

**Autor:** Jaggi, Yvette

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1010554

**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:** 30.06.2025

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

# L'Europe libéralise par la séparation, la Suisse par la division. Nuance.

**Pour faire l'Europe ferroviaire, Buxelles veut mettre la concurrence sur les rails et traque les restes de monopole. Sans lésiner sur les réglementations les plus compliquées. Essai d'évaluation comparée avec la réalité suisse.**

Tout a commencé par la directive 91/440/CE, émise voici juste dix ans. Ce texte fondateur des chemins de fer communautaires pose le principe du droit d'accès à l'infrastructure en transport international ainsi qu'une nette séparation entre les responsabilités de l'Etat et les tâches des entreprises ferroviaires. En clair, l'infrastructure et l'exploitation ne relèvent plus de la même instance publique. L'entreprise est dite séparée; elle a derechef perdu son unité, et son intégralité est menacée à terme.

**L'Europe ferroviaire se fait. La Suisse y participe activement, tout en préservant sa spécificité**

Les fins technocrates de l'UE n'ont pas tardé à observer que la concurrence ne s'instaurait pas par décret et que les vieilles habitudes monopolistiques perduraient, à différents niveaux selon les pays et les compagnies nationales. On a donc raffiné l'appareil réglementaire et multiplié les séparations: entre les comptes de financement et d'exploitation, entre les transports de voyageurs et de frêt, entre les fonctions dites essentielles et les activités opérationnelles, entre la certification de la sécurité et son maintien au quotidien, entre l'instance chargée de l'octroi des licences et les sociétés qui en sont bénéficiaires, etc. etc.

Au total, on démultiplie les acteurs, et du même coup les relations formalisées qu'ils doivent entretenir pour fonctionner. Le terme de réseau, bien connu dans le domaine ferroviaire, ne suffit pas à rendre compte de la complexité du système mis en place à Bruxelles et respecté avec une fidélité variable selon les pays et les domaines.

Bons élèves, les Allemands de la Deutsche Bahn tentent de surmonter leurs problèmes, financiers notamment, en jouant à fond la carte de la séparation. Les syndicats, puissants dans le secteur des transports collectifs, militent tout aussi catégoriquement pour le maintien d'une société intégrée. A l'appui de leur thèse, défendue à coups d'annonces dans les plus grands magazines, ils n'hésitent pas à «convoquer» Benedikt Weibel, le CEO des CFF (alias président de la direction générale).

C'est que les Suisses, toujours perfectionnistes et amateurs de solutions combinatoires plutôt qu'exclusives, tentent de se maintenir sur la voie étroite de la séparation-intégration. Depuis le 1er janvier 1999, les CFF forment une nouvelle SA, dont le propriétaire unique, la Confédération, a pour seules prérogatives de déterminer la stratégie d'ensemble et de contribuer à certains investissements et coûts consentis dans l'intérêt général.

Au reste, et dans le cadre ainsi défini, l'entreprise s'organise librement. Elle a d'emblée «donné» en matière de séparation, répartissant son personnel et ses activités en trois divisions bien distinctes: trafic voyageurs (P en langage-maison), transport de marchandises (G) et infrastructures (I). En elle-même défendable comme une mesure préventive diminuant le risque de désintégration, la «divisionnalisation» façon CFF s'est faite avec une rigueur inutile: si les conducteurs et les locomotives n'avaient pas été strictement séparés entre P et G, les uns et les autres ne manqueraient pas aujourd'hui. Mais voilà, le concept, c'est le concept et sa correction ne figure pas à l'ordre du jour.

Ce qui n'empêchera pas, bien au contraire, de continuer le rapprochement avec l'Europe ferroviaire. Ainsi, cette année encore, les Chambres fédérales auront à ratifier un protocole signé en 1999 modifiant la convention internationale – dont la première version date de 1893 – relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). L'objectif général de cette ixième révision est évidemment lié à la fameuse directive initiale 91/440, tendant plus spécialement à développer l'interopérabilité et l'harmonisation du secteur ferroviaire. Le tout en déclarant obligatoires des normes et règles techniques uniformes.

L'Europe ferroviaire se fait. La Suisse y participe activement. Avec toujours cette double aspiration: passer pour une partenaire zélée tout en préservant sa spécificité, en l'occurrence sa double intégralité: la sienne propre et celle de sa compagnie de chemin de fer. *yj*

## Uniques, les affiches

Les affiches sur le taux unique fleurissent dans le canton de Vaud depuis deux semaines. Du côté des opposants, une ligne graphique agressive : en jaune sur fond noir, ils interpellent le contribuable responsable : «420 millions de déficit et le canton devrait gérer vos impôts?» Etrange aveu de sincérité de la part de la majorité bourgeoise que de reconnaître son incapacité à gérer les finances cantonales. Osera-t-elle le même slogan lors des élections cantonales de 2002?

Plus discrète, l'affiche du POP. Peut-être pour ne pas effrayer le citoyen avec la menace du grand centralisme soviétique; on y voit des verres de vin blanc du cru tintinnabuler joyeusement alors que resplendit la devise du canton «Liberté et patrie «. Dommage que le POP n'ait eu l'audace de se payer deux révolutions pour le prix d'une, et lancer le projet de la future Constitution, «Liberté et solidarité». Une bonne définition du taux unique, pourtant… *gs*