

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 663

Artikel: CFF : à fond de train dans les chiffres rouges
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013332>

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: 22.12.2024

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

La chute programmée des petites feuilles

Les plus petits journaux, c'est-à-dire ceux qui pèsent moins de 50 grammes par exemplaires et dont le tirage est inférieur à 20 000 exemplaires subiront, en 1984, une hausse de 80% de leurs frais de transport par les PTT. Cela correspond à une charge supplémentaire de deux centimes par exemplaire qui ne permettra même pas de rattraper le prix de revient, calculé à 28 centimes: il s'agira donc toujours d'un tarif de faveur. Pour les gros journaux (de 401 à 500 grammes), la hausse sera de 3% (1 centime): on estime que les tarifs qui leur sont appliqués actuellement ne sont pas très

éloignés des frais réels supportés par notre région nationale.

La disparition des petits journaux est ainsi programmée. A plus ou moins court terme. Les petites feuilles, souvent fragiles, sont conscientes du danger qui les menace. Exemple: la «Berner Tagwacht/Seeländer Volksstimme» relève que la hausse l'obligera à réclamer 7 francs de plus par année à ses abonnés, uniquement pour l'envoi quotidien (signalons que pour DP la hausse provoquera une charge supplémentaire de 1 franc par abonnement).

La liberté de la presse passe inévitablement par la liberté de diffusion de la presse: pas besoin de développer longuement combien est importante à cet égard la position charnière des PTT. «Econo-

mies» obligent, on voit mal que la décision puisse être différée ou reportée, même si monte l'inquiétude des milieux professionnels concernés.

Il est donc probable que le Conseil fédéral ratifiera les propositions des PTT, de la Commission PTT et des organisations consultées, dont l'Association suisse des éditeurs de journaux...

Les tarifs prévus ne doivent du reste pas sembler prohibitifs à certains éditeurs, puisque la maison Ringier renonce, elle, à son réseau de distribution propre pour confier ses publications aux PTT. Reste la menace qui plane sur les petits éditeurs. Auront-ils les ressources suffisantes pour réagir?

L'avenir, dans toute sa crudité: les PTT continueront, malgré les hausses de tarifs, à distribuer les journaux à perte... jusqu'à la disparition des (petits) journaux.

TRANSPORTS DES JOURNAUX ET TARIFS PTT: LES IMPÉRATIFS D'UNE SAINTE GESTION

Catégorie de poids	Tarif en vigueur	Tarif proposé	Augmentation		Frais probables en 1984 (PTT)
	en centimes		en ct.	en %	en ct.
jusqu'à 50 g					
—20 000 ex.	2,5	4,5	2	80	28
+20 000 ex.	4,5	6,5	2	44	28
de 50 à 75 g					
—20 000 ex.	4	6,5	2,5	62	28,75
+20 000 ex.	5,5	8	2,5	45	28,75
de 75 à 100 g	7	10	3	43	29,25
de 101 à 150 g	9,5	12,5	3	32	30
de 151 à 200 g	12	15	3	25	31
de 201 à 250 g	14	17,5	3,5	25	32
de 251 à 300 g	22	23	1	4,5	33
de 301 à 350 g	27	28	1	3,7	34
de 351 à 400 g	27	28	1	3,7	35
de 401 à 450 g	33	34	1	3	36
de 451 à 500 g	33	34	1	3	37

¹ Sources: «Berner Tagwacht», Bulletin de l'Association suisse des éditeurs de journaux.

CFF

A fond de train dans les chiffres rouges

Ce printemps, les CFF reçoivent les principes d'un «mandat 82», accompagné d'une promesse concernant l'indemnisation de leurs prestations de service public. Par cet arrêté qui a pris effet rétroactif au 1^{er} janvier 1982 pour cinq ans, les Chambres ont mis les CFF en demeure de tenter «d'équilibrer entièrement leurs comptes selon les principes d'une saine économie». Rien que ça. En réalité, le législateur s'est montré plus compréhensif, demandant qu'«à la longue la couverture des frais soit au moins assurée intégralement pour le transport des voyageurs et de leurs bagages sur de longues distances».

Cet automne, les CFF répliquent avec trois envois: aux employés, la direction générale fait parvenir une petite brochure intitulée «charte»; aux Chambres, le Conseil fédéral présente un budget lourde-

ment déficitaire pour 1983; et enfin, aux usagers, les CFF annoncent un train de hausses de tarifs pour le printemps prochain.

RAPPORTS DANGEREUX

La charte. Un pauvre document destiné à expliquer au personnel la mission des CFF. Ceux-ci «adaptent leur offre aux besoins actuels et potentiels du marché avec lequel ils entretiennent d'étroits rapports». Des rapports tellement étroits qu'ils en deviennent dangereux. Le flirt avec le marché libre veut dire en clair: suppression de prestations devenues insupportables pour l'entreprise — à moins qu'elles soient reconnues d'utilité publique. Voilà qui fera plaisir aux chefs des petites gares et aux responsables du trafic de détail, par exemple.

Les chapitres sur les CFF en leur qualité d'employeur et sur les collaborateurs ont de quoi rassurer ceux qui ne les lisent pas attentivement; les autres y découvriront des allusions aux nécessaires adaptations et aux «décisions envisagées de grande portée». Vague espoir ou menace potentielle?

Le budget. Pas très riant. Un déficit présumé de 393 millions de francs pour 1983, contre 302 millions budgétés pour 1982 et 485 millions effectivement attendus pour cette année! Le tout malgré une «indemnité compensatrice» de 610 à 620 millions par an. Et malgré une augmentation des produits de transport obtenue à la fois par l'accroissement du trafic et par la hausse des tarifs.

Or, fâcheusement, l'accroissement du trafic semble surévalué. A fin septembre 1982, plus de quatre mois après l'introduction de l'horaire cadencé et l'augmentation correspondante de l'offre, le nombre des personnes transportées avait augmenté de 2 millions, ou de +1,2% par rapport aux neuf premiers mois de 1981. Pour 1983, les CFF attendent une augmentation de +4,5% par rapport à 1981. Côté marchandises, on en était à -5,5% à fin septembre 1982 et on prévoit -1,2% pour 1983.

Cette double amélioration attendue ne peut s'accomplir qu'au prix d'un retournement de tendance; ce dernier sera d'autant plus difficile à obtenir que des hausses devraient intervenir au printemps prochain. En réalité, rien ne laisse attendre un tel retournement. Le trafic routier de véhicules légers comme de poids lourds continue d'autofinancer un développement du réseau que le nouveau régime d'affectation des droits sur les carburants ne va pas réorienter après la votation fédérale du 27 février prochain.

Avec l'ouverture du tunnel routier du Gothard, la majorité des voyageurs première classe Bâle-Tessin ont quitté le train pour la voiture; et les camions dotés de réservoir de mille litres peuvent traverser la Suisse sans faire le plein.

Face à une telle évolution envisagée comme inéluctable, un certain climat de résignation pourrait s'installer aux CFF, mandat d'entreprise ou pas. Cela peut aller jusqu'à la résistance bureaucratique à saisir les opportunités: on se souvient que les CFF avaient beaucoup hésité à créer la gare temporaire de l'exposition «Grün 80», avant d'y accueillir en six mois 676 000 voyageurs (soit 20% des visiteurs).

Lueur d'espoir quand même: le service commercial des CFF semble capable d'audace; pour preuve, les nouvelles offres prévues pour le printemps prochain et destinées à (ré)attirer la clientèle des voyageurs professionnels (chemins de fer = voyages d'affaires); les CFF veulent ainsi augmenter leur part — de 4% à l'heure actuelle — au marché des transports voyageurs payés par les entreprises suisses (1,6 milliard, avion compris).

HAUSSES: LE COUPERET EST TOMBÉ

Les tarifs. Cette offre nouvelle aux voyageurs «professionnels» devrait accompagner un train de hausses de tarifs prévues pour le 27 avril prochain et destinées à frapper tout le monde: voyageurs de deuxième classe (+8,9%) comme de première (+11,8%), écoliers et personnes âgées comme titulaires d'abonnements généraux — sans parler des

marchandises qu'on pénalise si elles ne voyagent pas par wagons complets.

Comme à chaque fois, on s'interroge gravement sur les effets de dissuasion que peuvent avoir de telles hausses et sur le processus de décision qui écarte toute compétence parlementaire.

Une fois de plus, le Conseil fédéral met les choses au point dans sa réponse à une interpellation Bircher (socialiste AG): «Le Conseil fédéral ne voit aucune possibilité d'empêcher le relèvement des prix de transport sans contrevenir au mandat attribué par le Parlement. D'ailleurs, il n'existe pas d'augmentation de tarifs qui soit acceptée de gaieté de cœur par les usagers. Le moment de la hausse n'est jamais favorable. Si on veut que les entreprises (de transports) bénéficient d'une liberté et d'une responsabilité aussi grandes que possible, comme l'exige le mandat de prestations, il faut leur reconnaître le droit d'examiner la situation du marché et les possibilités d'améliorer les recettes par des augmentations de prix.» Et voilà pourquoi vos trains roulent toujours plus nombreux, roulent toujours moins pleins, vers des chiffres toujours plus rouges.

MOUTIER

La voie du droit

Renversement de majorité au législatif de Moutier: le vote est déjà qualifié d'historique et au vu des personnalités qui parviennent au Conseil de Ville, les fronts ne manqueront pas de se creuser encore pendant la prochaine législature. Personne n'envisage à voix haute les perspectives concrètes nées de ce succès de la tactique de «grignotage» prônée par les autonomistes. Pas de précipitation! Nul doute cependant que l'absence de procédure claire de modification des frontières cantonales pèsera lourd sur le climat politique dans le Jura-Sud. Dépasionner le débat, autant que faire se peut, ce serait baliser fermement la voie juridique, et ce avant que les travaux des experts soient compromis par des passions portées à nouveau à leur comble.