

Entretien: André Genoud, directeur des Chemins de fer fribourgeois : il n'y a pas de révolution à attendre des prétendues privatisations

Autor(en): **Imhof, Pierre / Genoud, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1092

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1022004>

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.

Il n'y a pas de révolution à attendre des prétendues privatisations

(pi) La publication des taux de fréquentation et de couverture financière des lignes régionales CFF a relancé le débat de leur possible privatisation, alors que les cantons préparent la contre-attaque (voir notre dernier numéro «Lignes en solde»). Il ne s'agirait en fait que de transférer ces lignes à des compagnies dites privées, en fait propriété des communes et des cantons qui prennent en charge leurs déficits. On n'imagine guère en effet un *golden boy* se lancer dans des OPA sur le trafic régional... La question est donc posée: y a-t-il un avantage à mieux séparer les tâches — le trafic à longue distance à la Confédération et aux CFF et le trafic régional aux cantons et à leurs compagnies privées ? Pour tenter d'y répondre, nous avons interrogé André Genoud, directeur des GFM, les Chemins de fer fribourgeois. Principale entreprise de transports publics du canton, les GFM sont le fruit de la fusion, il y a cinquante ans, de trois compagnies ferroviaires: le Fribourg – Morat – Anet, le Bulle – Romont et les Chemins de fer électriques de la Gruyère. Les GFM exploitent également la presque totalité des lignes de bus du canton et leur direction est commune avec celle des transports urbains de la ville de Fribourg.

Pour commencer, les CFF sont-ils une entreprise adaptée au trafic régional ?

Les CFF sont parfaitement adaptés: ils sont soumis aux mêmes lois et ont les mêmes objectifs, les mêmes missions que les compagnies privées. La seule différence tient à la couleur des wagons.

On parle pourtant de privatiser le trafic régional en le confiant aux compagnies privées, comme les GFM.

Rien n'empêche en effet les CFF de confier l'exploitation de leurs lignes à une autre entreprise pour des raisons économiques, ce qui tient plus de la rationalisation que de la privatisation. Ils pourraient par exemple arriver à la conclusion qu'il serait plus simple de gérer la ligne Yverdon – Payerne – Fribourg depuis Fribourg plutôt que depuis Lausanne ou Berne et d'en confier l'exploitation aux GFM. Diverses formes de

Les GFM sont entièrement en mains publiques. L'entreprise s'est caractérisée ces dix dernières années par une forte croissance des prestations offertes, fruit de la volonté politique de maintenir et de développer un réseau dense de transports publics, parallèlement à la mise en service de l'autoroute N12. De 1980 à 1990, le nombre de voyageurs-kilomètres train est passé de 22,4 à 32,2 millions. Progression également spectaculaire avec les bus: le nombre de lignes exploitées est passé de 26 à 55, les kilomètres parcourus ont presque doublé et le nombre de voyageurs est passé de 3,8 à 5,6 millions.

Le taux d'occupation des trains-voyeurs est excellent comparé à celui des lignes CFF: 40% en Gruyère, 47% entre Fribourg et Anet. Cela ne signifie pas que le taux de couverture financière soit meilleur qu'à la régie fédérale: le produit des transports est de 8,5 millions en 1991 pour des charges de 37,7 millions.

Les GFM sont également actifs dans la promotion du rail industriel: ils possèdent des terrains près de Bulle qu'ils réservent à des entreprises clientes du rail.

sous-traitance sont possibles: nous pourrions n'assurer que la circulation des trains, ou prendre aussi en charge la «desservance» des gares, l'entretien de la voie, l'horaire, etc. On peut encore imaginer que la ligne devienne propriété des GFM, mais il faudrait alors s'entendre sur les modalités financières (lire l'encadré). L'opération peut être économiquement intéressante.

Il y a les économies, mais il y a aussi la proximité... Les GFM ne sont-ils pas plus proches des utilisateurs de cette ligne que les CFF ?

Nous avons exactement les mêmes problèmes, à savoir combien de prestations par jour voulons-nous offrir, à quel prix. Concernant l'adaptation de l'offre aux demandes de la clientèle, la proximité peut certes favoriser de meilleures décisions. Mais comme les CFF, nous devrions répondre aux be-

soins d'Yverdon, de Payerne, d'Estavayer et de Fribourg. La seule différence réside dans le coût d'exploitation de la ligne: nous avons établi un projet et nous arrivons à une économie d'environ deux francs le kilomètre.

Par quels moyens ?

L'exploitation de cette ligne n'augmenterait pas nos frais d'administration, parce que nous sommes équipés: nous possédons déjà la ligne à voie normale Fribourg – Morat – Anet. Il faut reconnaître aussi que les frais d'administration des lignes régionales sont plus importants aux CFF que dans les compagnies privées.

On peut aussi imaginer que les CFF abaissent leurs frais administratifs au niveau de ceux des GFM...

C'est une question de comptabilité: ça

dépend de ce que l'on met à la charge de la ligne. En fait l'économie serait plus comptable que réelle. Sur le plan de l'économie générale, je ne pense pas qu'il y ait de grandes économies à faire, mais les discussions sont en cours. La ligne Yverdon - Fribourg devrait donc être une ligne-test pour voir si ce que l'on appelle faussement la privatisation, qui n'est que le transfert de l'exploitation d'une entreprise nationale à une entreprise régionale, peut apporter des gains substantiels aux CFF. L'exercice serait plus difficile à réaliser sur les axes de grand trafic où circulent des trains intercity et directs, pour des questions d'exploitation.

Mais n'est-il pas imaginable que les CFF ne s'occupent plus que du trafic à longue distance et qu'ils louent des plages horaires aux GFM qui seraient chargés du trafic régional ?

C'est techniquement possible. Mais financièrement le gain serait certainement nul. Les véhicules coûtent le même prix, l'entretien de la voie aussi, nos salaires et conditions sociales sont alignés sur ceux de la régie... Il ne faut pas attendre de révolution de ces prétendues privatisations.

Les GFM se sont pourtant fait remarquer ces dernières années par un taux de croissance important du trafic régional, croissance plus forte que celle enregistrée sur les lignes régionales CFF.

Les conditions ne sont pas les mêmes: il

est vrai que nous avons observé une augmentation du trafic voyageur de 50% en dix ans, mais nous partions de beaucoup plus bas. Les CFF avaient déjà un niveau de prestation extrêmement élevé sur les lignes régionales. L'augmentation du nombre de voyageurs est le résultat de l'alignement de notre offre sur celle des CFF. Mais le prix par kilomètre-voyageur est resté à peu près le même et il y a eu un investissement correspondant: l'effort financier du canton de Fribourg a été considérable.

A leur échelle, les GFM ont également quelques expériences de «privatisation».

Par exemple, le soir nous assurions les correspondances à Palézieux et à Bulle pour le dernier TGV arrivant à Lausanne vers 22 heures. La fréquentation était faible et nous avons confié ce service à des entreprises de taxi: le coût annuel est passé de 330 000 à 10 000 francs environ. Voilà un bon exemple: il faut remplir la tâche d'intérêt public dévolue, mais dans l'exercice de cette tâche, il faut utiliser le meilleur moyen à disposition, qui peut être le recours à des privés. En l'occurrence, les entreprises de taxi travaillent à leur tarif habituel et nous envoient leur facture.

Dans certains cas nous avons recours à des privés pour réaliser des économies, dans d'autres pas: en Haute-Gruyère, nous avons constaté que la fréquentation des trains du soir ne dépassait jamais trente personnes; le service se fait maintenant par bus. Dans le même esprit, nous avons introduit les bus Pyja-

ma le soir depuis Fribourg en direction de la Singine et du Gibloux: un seul véhicule assure pour le compte des GFM la desserte de plusieurs lignes en fonction des destinations des voyageurs présents. Concrètement, il y a deux départs, à 21 et 23 heures, et ce sont les voyageurs présents qui déterminent le trajet du bus. Le taux d'occupation est excellent. Pour la Singine seulement, l'exploitation traditionnelle des courses du soir revenait à 260 000 francs, alors que le bus Pyjama ne coûte que 70 000 francs. Il faut pourtant relever que ce système d'exploitation est en contradiction avec la concession qui nous est délivrée par l'Office fédéral des transports et qui nous oblige à exploiter des lignes... Nous souhaiterions obtenir des concessions de zone qui nous permettraient d'être beaucoup plus souples.

Il y a pourtant un discours assez répandu qui prétend que le secteur privé est capable d'offrir des prestations à meilleur coût que le secteur public. Ressentez-vous, en tant qu'entreprise para-publique, des contraintes qui vous empêchent d'offrir des prestations au même prix qu'un privé pourrait le faire ?

La principale contrainte, c'est que nous avons un régime social beaucoup plus favorable pour le personnel que dans les entreprises entièrement privées. Le grand risque d'une déréglementation pure et dure serait de ficher en l'air tout un acquis social mis en place depuis de longues années.

Cela dit, nous avons nous-mêmes confié l'exploitation de quelques lignes de bus à des entrepreneurs qui sont meilleur marché que les GFM. Certaines économies sont possibles pour les privés parce que leur localisation permet de diminuer le nombre de courses à vide, grâce à l'engagement de personnel à temps partiel ou en ayant recours à des véhicules plus petits; mais alors c'est parfois nous qui devons assurer le service aux heures de pointe et dans tous les cas nous sommes derrière en cas de pépin. Cette sécurité a aussi son prix. D'autres économies se font au détriment de normes que nous avons ou qui nous sont imposées, par exemple pour nos garages. Ils sont équipés pour répondre aux exigences de protection de l'environnement, ce qui n'est pas toujours le cas des privés qui travaillent pour nous. L'exploitation est donc effectivement moins coûteuse, mais pas toujours pour la même qualité de prestation ni pour le même produit. ■

Partage des compétences... et des déficits

Inutile de parler de privatisation ou d'exploitation par une compagnie régionale plutôt que nationale tant que les modalités financières ne seront pas clairement établies. Or actuellement, il existe deux régimes de financement: le déficit des lignes régionales CFF est pris en charge par la régie, après déduction des indemnités de la Confédération pour les prestations en faveur de l'économie générale; les lignes propriété des entreprises concessionnaires sont, elles, en partie financées par les cantons et les communes qui les détiennent. Cantons et communes souhaiteraient unifier les modes de financement et faire profiter toutes les

lignes, celles des CFF comme celles des compagnies privées, de la même participation financière de la Confédération. Du côté fédéral, on souhaite également parvenir à un seul et même système, mais en demandant aux cantons de participer au déficit des lignes régionales CFF... Chacun reconnaît pourtant que le système actuel est injuste puisqu'il charge financièrement les régions qui ne sont pas desservies par les CFF.

Même injustice pour les dessertes par bus: le déficit des lignes PTT est pris en charge par la régie alors que les lignes «privées» sont généralement financées par les cantons et les communes.