

# Régies fédérales : une question de train de vie

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1074

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021762>

## **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.

# Une question de train de vie

*Les résultats financiers des deux grandes régies fédérales ne sont pas brillants. Au-delà du problème des caisses vides, il s'agit de faire des choix sur le type et la qualité des prestations attendues, quitte à abandonner la politique de luxe menée ces dernières années.*

(pi) En l'espace de quelques jours, nos deux grandes régies ont annoncé leurs résultats pour 1991, qui se soldent par des déficits. Situation nouvelle pour les PTT, dont les comptes étaient régulièrement et largement bénéficiaires jusqu'à l'exercice 1989. Quant aux CFF, c'est leur premier résultat rouge depuis l'entrée en vigueur du nouveau mandat de prestations en 1987, qui sépare l'infrastructure, à charge de la Confédération, et l'exploitation, du ressort de la régie. Mais les chiffres ne disent pas tout et l'héritage historique est parfois lourd à porter.

## Equilibre impossible

En vérité, les PTT ont réalisé en 1991 un bénéfice de 138 millions de francs. Ou plutôt, ils seraient parvenus à ce résultat s'ils n'avaient pas été obligés de fournir des prestations en faveur de l'économie générale pour 430 millions de francs. Rappelons que la moitié environ de cette somme est engloutie par le transport des journaux, au titre de l'aide à la presse. Un aide particulièrement mal ciblée puisque ce sont les grands quotidiens avec une part importante de publicité (jusqu'à 85%) qui en profitent le plus. L'autre moitié de ces 430 millions est destinée au service des cars postaux, au service des ondes courtes et aux radiocommunications mobiles.

la série «C'est-à-dire». A propos de divers abus et dérapages, notamment en matière de petit crédit, dénoncés par le public invité, Le Tartineur assure «qu'on a fait porter le chapeau à des collègues qui ont simplement appliqué les instructions reçues de leurs supérieurs directs, transmises à ces derniers par leur direction locale et en provenance des directions générales». Tant de fidélité mal récompensée par ces MM. du Bel étage, en l'occurrence Blum/SBS et Reymond/Banque vaudoise de crédit (cf. *Professions bancaires*, 27.2.92). ■

Nous avons déjà eu l'occasion de dire que cette situation n'est pas satisfaisante. On ne peut demander aux PTT d'agir comme une entreprise privée et d'équilibrer leurs comptes sans les indemniser pour les services déficitaires qu'ils sont obligés de fournir à la collectivité. Une meilleure séparation des compétences voudrait que le Parlement décide des motifs et des modalités d'une aide à la presse et qu'il en assume les conséquences financières.

La situation est encore moins satisfaisante en ce qui concerne le service des cars postaux, qui coûte à la régie plus de 100 millions par an. Ce système crée des rentes de situation au profit des régions desservies par les cars jaunes (Vaud, Valais, notamment). Les cantons de Fribourg et de Genève par contre, qui contrôlent leurs propres entreprises de transports, ne profitent pas de l'argent des PTT mais disposent en contrepartie d'une autonomie de gestion. Lorsque la question se pose de savoir qui est le mieux à même, des PTT, des CFF ou d'une compagnie privée ferroviaire ou routière, d'assurer un service de transports publics, il est impossible de comparer les chiffres puisque les coûts ne sont pas couverts de la même manière en fonction de la solution choisie. Il en résulte soit des gaspillages, soit, dans certains cas, le maintien d'un réseau et d'un horaire anachroniques, un changement impliquant la révision des modes de financement.

## Attentes démesurées

La situation n'est pas plus claire pour les CFF. Le Parlement les charge d'un côté d'investir et de fournir des prestations déficitaires: Rail+Bus 2000, couloir ferroviaire, transit alpin, trafic d'agglomération, intégration du réseau suisse au réseau à grande vitesse européen. Mais ce même Parlement se plaint d'un autre côté du prix à payer pour que ces réalisations fonctionnent. Il maintient de plus les CFF dans une situation financière extrêmement tendue. L'entreprise estime pouvoir être en mesure de supporter une dette de 3 à 5 milliards

de francs. Or elle est actuellement de 13 milliards et atteindra les 30 milliards à la fin du siècle, et ce en grande partie pour des infrastructures qu'elle n'a pas décidé elle-même de réaliser.

## Effacer l'ardoise

Cette situation est le résultat d'une politique des transports de luxe: maintien et développement du réseau ferré le plus performant d'Europe, sans compensation dans le secteur routier. Les CFF sont ainsi obligés de fournir des prestations déficitaires, notamment dans le transport des marchandises et pour le trafic régional, parce que le prix des transports privés est trop bon marché. Comme le réclament les CFF, il faut que le nouveau mandat de prestations qui entrera en vigueur en 1995 parte sur des bases saines, donc que la dette de la régie soit effacée. Il faut ensuite déterminer le niveau de prestations que l'on exige des CFF, à quel prix elles peuvent être vendues en fonction de la concurrence de la route, puis déterminer de quelle manière la différence entre prix réel et prix du marché sera prise en charge: par les pouvoirs publics si l'on persiste dans la «variante luxe»; par une augmentation progressive parallèle des tarifs des transports publics et du coût d'utilisation des transports privés si l'on préfère une variante économiquement plus réaliste. ■

## Grande valeur

Les grands discours sur les déficits ne doivent pas nous faire oublier la qualité et l'utilité des services dont on dispose. Depuis une dizaine d'années, les CFF ont ainsi fait d'immenses efforts pour attirer une nouvelle clientèle et la fidéliser, effort qui porte ses fruits: on compte plus de deux millions de détenteurs d'abonnements demi-prix et plus de 80 000 personnes possédant un abonnement général. La Suisse est le pays d'Europe qui possède le réseau de transports publics le plus diversifié; c'est aussi le seul pays où il est possible de se déplacer en train, en bus ou en tram n'importe où à l'intérieur des frontières avec le même abonnement. La valeur de cette formidable intégration, que d'autres n'ont pas réussi à réaliser avec moins de compagnies, est inestimable.