La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer suisses

Autor(en): **Hartmann, Georges**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **10 (1952)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-133843

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer suisses

PAR GEORGES HARTMANN

Docteur ès sciences politiques et économiques,
Inspecteur commercial auprès de la Direction générale des C. F. F., Berne

I. Les notions de transport, de service public et de tarif

Pour comprendre le rôle de la *circulation* matérielle, il est utile de rappeler que sa facilité dépend de la nature des biens qui circulent et de l'appareil de transport. L'opération du *transport* est une activité humaine qui implique des déplacements de personnes, de biens matériels et de fluides dans l'espace et dont les processus, tant par la régularité de leur répétition que par l'extension de l'opération effectuée, appellent une organisation des aménagements, des engins et des procédés auxquels ils ont recours. L'organisation des transports est un rouage important de notre organisation économique. Il répond à un but économique et recourt, pour le réaliser, à la technique. Le germe d'une opération de transport réside généralement dans le désir de récupérer les différences de prix qui existent entre la valeur d'un objet sur le marché de destination et celle d'un objet identique ou analogue sur le marché de départ. Le besoin qu'éprouve une personne de faire franchir à des biens l'espace qui sépare deux endroits déterminés, apparaît donc, en fait, comme commandé par un mobile subjectif auquel la volonté du transporteur ne participe pas directement, c'est-à-dire *commandé généralement par un jugement d'utilité différentielle momentanée et basée sur une supputation de profit.* La production d'une richesse ne prend de signification précise qu'en fonction des possibilités de transport des biens produits (mouvoir, c'est produire, disait déjà Stuart Mill).

Au XIXe siècle, les progrès extraordinaires de la technique facilitèrent à tel point la circulation qu'ils transformèrent de fond en comble l'organisation économique du monde. L'immense conquête intérieure des continents, en étendue et capacité de transport, ainsi que les transformations que la révolution des transports entraîna dans la société et notamment dans la localisation des productions, reviennent surtout aux moyens de transport de masses que sont les *chemins de fer*[1]. Parmi les commodités du siècle actuel, le chemin

[1] La révolution des chemins de fer permit d'accroître la vitesse et la capacité de transport et de réduire considérablement les prix des transports en masse.

de fer, et en particulier le *transport des marchandises*, tient une très large place. La concentration et la spécialisation industrielles qui ont résulté du développement des transports de marchandises par chemins de fer ont interconnecté les divers éléments constitutifs des économies au point de conférer notamment aux transports par chemins de fer un caractère de *première nécessité*.

Les transports par chemins de fer constituent un *service public* d'intérêt général. L'expression de « service public » est susceptible de recevoir deux sens : un sens restreint de droit public et un sens économique. Dans le sens de droit public, l'intérêt général est un intérêt politique : le contrôle des gouvernants s'exerce sur le fonctionnement et sur les prix. Dans le sens économique, l'intérêt général est basé sur l'intérêt économique et il comprend, outre l'intérêt immédiat des consommateurs actuels, celui des consommateurs futurs. Par suite du développement de l'échange, de la diversité des tâches, de l'élargissement des marchés, de l'augmentation du nombre des besoins, chaque entreprise ne produit qu'en vue du marché et dépend étroitement des autres activités, tant comme consommatrice que comme productrice. L'économie d'échange a conduit à une économie d'interdépendance. Les facilités ainsi offertes ont transformé les habitudes du public qui ne se suffit plus à lui-même et qui, ayant pris l'habitude d'employer à tout moment produits ou services, escompte que leur usage lui en sera assuré de façon constante. Cette interdépendance de la vie économique quotidienne née des conditions de la demande fait peser sur un grand nombre d'entreprises la nécessité de la continuité du service public. Le public a aménagé sa vie et ses affaires en fonction de l'idée et du fait qu'il aurait toujours à sa disposition et à tout moment dans la mesure où il le désirerait tel ou tel service ; il ne peut plus s'en priver. Ce sont ces deux particularités, la nécessité et la permanence, qui donnent aux chemins de fer le caractère de service public. Les services publics doivent toujours être équipés et prêts à répondre à la plus grande demande possible. Ne pouvant pas emmagasiner d'avance ses services de transports, l'industrie ferroviaire doit par conséquent s'adapter à une demande potentielle en prévoyant des installations suffisantes et un personnel adéquat.

L'importance des charges fixes dues au suréquipement obligatoire des services publics a notamment comme conséquences la soumission de ces industries à la loi du rendement croissant dans la limite de la capacité des installations, l'existence de productions à coûts complémentaires et différentiels, la tendance à la discrimination des prix et l'obligation de pratiquer des amortissements considérables et rapides. Mais la conséquence la plus nette du suréquipement des services publics est l'inélasticité de leurs prix. Le prix du service public est ainsi lourd des charges du passé et des possibilités d'avenir ; le public paie sous forme de prix rigides la facilité d'avoir ultérieurement à sa disposition toute la quantité de services qu'il voudra. Ainsi, les prix des services publics suivent de loin, et avec un décalage, la courbe générale des prix ; en période de prospérité, ils sont relativement bas, car la loi du rendement croissant joue devant l'accroissement de la demande [1]; en période de

[1] *Annales suisses d'économie des transports*, n° 1/1947, Dr HARTMANN G. : « L'évolution du trafic marchandises des chemins de fer suisses de 1939 à 1945 », pages 59-60.

crise, ils restent relativement élevés en regard de l'effondrement d'autres prix.

Les chemins de fer étant un service public d'intérêt général, c'est-à-dire exploités dans l'intérêt de la collectivité, l'Etat y exerce un droit de regard et il en contrôle l'activité. Les relations des chemins de fer et de l'Etat sont fixées dans divers documents législatifs faisant fonction de cahier des charges. Si les autres modes de transport pratiquent la cotation des prix de transport en s'inspirant du coût d'opérations de transport individuelles et des possibilités de recettes maxima qu'offre chaque occasion de transporter, les chemins de fer, par contre, présentent toujours les prix de leurs services dans des barèmes dénommés *tarifs de transport*. Cette différence fondamentale dans la technique de la vente du service rendu trouve son origine dans le caractère propre des exploitations ferroviaires et spécialement dans deux des servitudes extrêmement rigides qui sont toujours imposées au rail par les pouvoirs concédants, c'est-à-dire l'obligation de transporter sans discrimination et l'obligation de traiter, toutes conditions étant égales, tous les expéditeurs sur le même pied ; cette dernière servitude implique directement l'obligation de publier les tarifs et leurs modifications et de les soumettre à l'approbation préalable du concédant. Il est superflu de dire que toutes ces dispositions n'ont pas d'équivalent et privent le chemin de fer de la souplesse de réaction dont tirent avantage certains autres moyens de transport.

Que le terme de « tarif » ait été emprunté au mot arabe « ta'araf » qui signifie « publication », ou qu'il ait pris naissance dans la ville de Tarifa, à la pointe méridionale de l'Espagne, à un endroit dénommé « punta tarifa » où l'on percevait sur les bateaux de passage un péage différentiel suivant la valeur des chargements, un *tarif marchandises* est aujourd'hui le recueil des conditions de transport (prescriptions d'application, régime d'ouverture des gares, attribution des marchandises aux différents barèmes, etc...) permettant le calcul des prix de transport et éventuellement des frais pour les opérations accessoires (tableaux de distance, nomenclature des prix et des taxes de transport). L'ensemble des tarifs marchandises des chemins de fer suisses est un instrument de travail très complexe qui comporte en réalité plusieurs documents qui viennent d'être l'objet d'une refonte complète.

II. La refonte des tarifications des marchandises à l'étranger

Des efforts ont été et sont encore entrepris dans de nombreux pays d'Europe tendant à des refontes totales ou partielles de leur tarification des marchandises ou à des hausses de tarifs.

Les modifications parfois radicales des différents systèmes tarifaires ont été provoquées par de multiples facteurs, notamment par l'augmentation des frais du chemin de fer et par la diminution du pouvoir d'achat de la monnaie. Les chemins de fer étrangers ont commencé à reviser et à majorer leurs tarifs marchandises en 1939 déjà (Roumanie), en 1940 (Belgique, Italie, Grande-Bretagne, Hongrie) et en 1941 (Bulgarie, Pays-Bas, France.) Les chemins de fer suisses ne haussèrent pour la première fois leurs tarifs marchandises que le 1er mars 1944 et, la seconde fois, le 1er février 1948, parce que, avec un ac-

croissement du trafic plus grand que l'augmentation des dépenses, la diminution des frais par unité de transport leur avait permis de différer ces opérations [1].

Actuellement, le niveau des tarifs marchandises des chemins de fer étrangers, par rapport à la période d'avant-guerre, a varié dans des proportions très curieuses, puisque dans de nombreux cas ce niveau est réellement inférieur au niveau d'avant-guerre (Tableau 1).

TABLEAU 1

Augmentations des tarifs marchandises approximatifs et des prix de détail à la fin de 1951 par rapport à l'avant-guerre

Pays	*Tarifs* (Augmentation nominale)	*Coût de la vie* (Augmentation)	*Tarifs* (Augmentation et diminution réelles)
Italie	+ 8000 %	+ 5271 %	+ 51 %
Allemagne	+ 85 %	+ 67 %	+ 11 %
Autriche	+ 54 %	+ 537 %	0
E. U. d'Amérique	+ 75 %	+ 81 %	— 3 %
France	+ 1900 %	+ 2237 %	— 14 %
Suède	+ 25 %	+ 60 % [1]	— 22 %
Belgique	+ 220 %	+ 314 %	— 23 %
Norvège	+ 25 %	+ 64 % [1]	— 24 %
Canada	+ 40 %	+ 90 %	— 26 %
Suisse	+ 18 %	+ 68 %	— 30 %
	(+ 24 %) [2]		(— 26 %) [2]
Pays-Bas	+ 80 %	+ 167 %	— 33 %
Grande-Bretagne	+ 60 %	?	?

[1] 1949.
[2] 1952.

Il y a lieu de souligner que, dans certains cas, les hausses de tarifs peuvent être relatives par suite des changements des prix des marchandises, de la valeur de la monnaie et en raison des différentes manières de calculer les indices des prix de détail.

III. La refonte de la tarification des marchandises en Suisse

1. L'ancienne tarification jusqu'au 31 décembre 1951

Les premiers chemins de fer suisses ont établi leurs tarifs sous le régime de l'économie privée et d'après ses principes. Leurs tarifs pour le transport des marchandises ont été établis à l'image du système tarifaire des pays avoisinants, qui avaient eux-mêmes conformé leurs tarifs aux prix des entreprises de roulage ou de batellerie, qui ne tenaient compte que du poids et du volume des marchandises. Les premiers tarifs étaient extrêmement différents suivant les concessions qui étaient accordées par les cantons. Jusqu'à *1858*, les chemins de fer suisses ne firent aucune discrimination dans leurs

[1] Voir note 1, page 2.

quatre classes ad valorem entre les expéditions de colis de détail et celles par wagons complets.

Depuis que les autorités fédérales contraignirent les compagnies de chemins de fer privés, entre *1883* et *1886*, à unifier leurs tarifs (deux classes pour les expéditions de colis de détail et quatre classes pour les expéditions par wagon complet de 5 et de 10 tonnes), le système tarifaire fut repris dans la loi des tarifs des Chemins de fer fédéraux de *1901*, et la tarification ne fut plus jamais soumise à une revision générale. En outre, la formation des tarifs marchandises fut aggravée lors de la nationalisation des chemins de fer privés. Les prix les plus bas de certains d'entre eux furent étendus à tout le réseau des Chemins de fer fédéraux : les deux éléments des prix, les « frais de gare » et les « taxes kilométriques », furent empruntés séparément, aux taux les plus bas, de différentes compagnies privées.

De cette manière naquit un tarif normal qui, dès ses origines, ne tint à aucun système et que les Chemins de fer fédéraux durent compléter petit à petit par l'adjonction d'un grand nombre de tarifs exceptionnels qu'il fallut toujours réduire sans jamais pouvoir les relever.

Après la première guerre mondiale, le niveau élevé des tarifs favorisa la création de tarifs exceptionnels et d'autres mesures spéciales. En effet, depuis que les tarifs marchandises eurent atteint leur niveau maximum en *1920*, après avoir subi *cinq augmentations* décrétées pendant et après la première guerre mondiale par suite de l'augmentation extraordinaire des frais et de l'apparition de déficits, des revisions tarifaires partielles furent réalisées sous forme de réductions : les étapes principales de ces revisions partielles furent la *baisse des tarifs de 1925* pour faciliter les transports à grande distance et en *1929*, *la baisse de 35* à *40 % des tarifs normaux jusqu'à 150 km.* pour les adapter aux prix de la concurrence de la route. De plus, dans les années d'avant la deuxième guerre mondiale, les prix des tarifs exceptionnels pour les trafics les plus importants, pour les charbons *(1935)*, pour les bois *(1935)*, pour les pierres *(1936)* et pour les engrais *(1939)* furent très *fortement diminués* pour tenir compte des difficultés dans lesquelles se trouvait l'industrie suisse depuis la dépression économique.

Les dépenses dans les entreprises ferroviaires sont caractérisées par d'importants frais fixes qui atteignent environ les deux tiers du total des charges et qui ne dépendent pas des variations de trafic. Il est dès lors aisé de comprendre que la rentabilité de tout chemin de fer est étroitement liée au degré d'utilisation de ses installations. Plus il y a de transports, plus les frais sont petits par tonne. Et lorsque le trafic augmente plus encore que les dépenses, les frais par unité de transport décroissent et compensent l'augmentation des dépenses. C'est ce qui s'est passé pendant les premières années de la seconde guerre mondiale. Ce processus permit de ne pas élever les tarifs malgré la hausse des frais de personnel et des matières [1]. Ce n'est qu'en *1944* et de nouveau en *1948* que les chemins de fer durent procéder chaque fois à une hausse uniforme de 10 % de tous les tarifs jusqu'à 150 km. (pratiquement de 8 % en moyenne).

[1] Voir note 1, page 2.

2. *La nouvelle tarification du 1er janvier 1952*

La tarification des transports de marchandises des chemins de fer a été dépassée par le développement technique et commercial des moyens de transport. Elle ne répondait plus aux besoins actuels de la vie économique.

Jusqu'au 31 décembre 1951, la loi sur les tarifs de 1901, complétée par différents arrêtés est restée l'unique base légale des tarifs marchandises. Mais ces documents législatifs ont été remplacés le 1er janvier 1952 par l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950, que les Chambres fédérales ont ratifié le 14 décembre 1950, et qui a consacré la nouvelle tarification préparée depuis 1947 au sein de la Conférence commerciale des intéressés au trafic et des entreprises de chemins de fer.

Dans la refonte des tarifs marchandises, on a cherché avant tout à simplifier les tarifs, ainsi que le calcul des prix et des taxes de transport et à en donner une meilleure vue d'ensemble, à les adapter aux exigences de la concurrence des transports routiers ainsi qu'à la structure des frais de revient du chemin de fer. Ce n'est qu'en 1951 qu'il a été envisagé pour des raisons financières de relever en outre le niveau de la nouvelle tarification.

a) *La simplification des tarifs*

Il était fréquent d'entendre critiquer la complication des tarifs des chemins de fer suisses et le peu de rentabilité de certains de leurs éléments. Sans qu'il n'ait jamais eu, comme en Amérique, à choisir le tarif à appliquer parmi près de 12.000 tarifs différents, le taxateur, dans les gares suisses, devait cependant travailler chaque jour avec des centaines de barèmes différents qui ont été concentrés le 1er janvier 1952.

Les douze classes ad valorem pour *colis de détail* ont été remplacées par trois coupures de poids (1-499 kg., 500-999 kg., 1000 et plus), présentées sous forme de quatre « Barèmes de prix de transport » précalculés pour les expéditions jusqu'à 1000 kg., c'est-à-dire pour 98 % de toutes les expéditions de détail. Cette seule simplification suppose déjà, dans les gares, un allégement énorme des calculs de prix de transport pour les expéditions de détail. Cette mesure se serait imposée du reste même si la concurrence routière n'avait pas forcé le chemin de fer à accorder des réductions tarifaires aux transports des expéditions de gros poids. Comme ces prix de transport précalculés pour les colis de détail ne diffèrent pas beaucoup entre eux, d'une distance ou d'un poids à l'autre, les distances et les poids ont été groupés en zones déterminées pour des raisons de simplification. Alors que le calcul des prix de transport de chaque expédition de détail s'obtenait hier par multiplication du prix unitaire valable pour 100 kg. par le poids de l'expédition, aujourd'hui un « Barème de prix de transport » pour le trafic de grande vitesse et un autre pour celui de petite vitesse occupent chacun la surface de quelques pages seulement.

Pour les *wagons complets*, les prix des quatre barèmes normaux et de vingt-cinq tarifs exceptionnels ont été intégrés dans un seul tableau de prix, comportant quatre classes générales et sept classes exceptionnelles. En outre, des taxes exceptionnelles subsistent comme par le passé dans de nombreuses

relations de trafic concurrencées. Contrairement aux anciens barèmes, le nouveau tableau des prix comporte des écarts réguliers et méthodiques entre les classes, entre les paliers de distances et entre les coupures de poids.

En outre, l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950 envisage encore l'introduction de contrats d'abonnements à *prix forfaitaires*, qui font actuellement l'objet d'essais avec certaines grosses maisons.

b) *L'adaptation des tarifs à la concurrence de la route et à la structure des frais de revient des chemins de fer*

Le but de toute politique tarifaire est d'attirer le plus possible de trafic pour diminuer les frais de revient par unité transportée. Pour cela, aucune classe de tarif ne doit être supérieure aux prix de la concurrence ou inférieure au prix de revient marginal du chemin de fer.

aa) Inspirée par ces principes, la nouvelle tarification comporte en effet des prix plafonds basés sur les prix de la *concurrence de la route.* La tarification ad valorem des chemins de fer entraîne, pour les marchandises de valeur, des taxes très supérieures au prix de revient réel du transport et des prix inférieurs pour les produits de masse. Ce divorce entre le prix de revient et le tarif a permis au camion, même lorsque son prix de revient est très supérieur à celui du rail, de paraître avantageux aux clients, ce qui a engagé ces derniers à un choix antiéconomique et finalement onéreux pour la collectivité. C'était donc aux prix de la route qu'il convenait de se référer pour déterminer le barème plafond devant être appliqué aux transports par wagon complet de marchandises de valeur, notamment aux produits fabriqués. Ainsi, les prix normaux ont été abaissés et, en compensation, les prix exceptionnels ont été relevés. En revanche, dans le trafic des *colis de détail*, qui englobe 90 % des expéditions et seulement 10 % des poids du trafic marchandises, la tarification ad valorem a été remplacée par une tarification différenciée suivant le poids. Cette innovation n'a pas été commandée seulement par la concurrence de la route, mais aussi par des raisons d'économie commerciale et spécialement par les énormes frais de revient qu'occasionne l'acceptation de ces colis au transport.

En outre, la situation de concurrence de l'automobile a obligé les chemins de fer à atténuer le système tarifaire ad valorem et à resserrer l'éventail des classes de tarif de *wagons complets* de 73 % à 65 %.

Des rabais de 10 % depuis 30 tonnes d'expéditions par an jusqu'à 15 % pour plus de 4000 tonnes par an sont encore octroyés à titre de primes de fidélité à tous les clients qui remplissent certaines conditions. Les expéditions par wagon bénéficient dans ces cas de prix particuliers.

bb) Etant donné l'obligation légale des chemins de fer de répondre à toutes les demandes de transport, le degré d'utilisation de leur appareil de transport est conditionné par l'adaptation de leurs installations et de leur personnel au trafic maximum possible (état de plein emploi). En raison des variations locales et souvent imprévisibles de trafic dues elles-mêmes aux situations politiques et économiques, aux saisons, aux caractères des expéditions, à la nature ou aux besoins des régions, etc., il n'est pas possible aux chemins de fer de garantir une utilisation complète et permanente de leur capacité de

transport. Cette utilisation est normalement en moyenne de 50 % en raison justement du caractère de service public des chemins de fer. Leurs dépenses sont donc caractérisées par la prédominance des frais fixes ou invariables avec le trafic, notamment dans le trafic des colis de détail qui ne couvrait pas ses *frais de revient* totaux. Bien que ce trafic coûte, par unité de transport, six fois plus que celui des transports par wagons complets de 10 tonnes, ses prix n'ont été fixés que 150 % au-dessus des prix des chargements de 10 tonnes dans le but de ménager les expéditeurs n'étant pas à même de recourir à de gros renouvellements de leurs stocks. Quels que soient la distance et le poids, les opérations effectuées dans les gares de départ et d'arrivée pour les envois de marchandises occasionnent à elles seules des frais particulièrement élevés comparativement aux frais totaux. C'est pour cette raison que la tarification des chemins de fer prévoit dans ses prix, en plus d'un élément variable et proportionnel à la distance, un élément fixe par 100 kg., dénommé « frais de gare » (charges terminales).

Si les dépenses autres que les frais du transport proprement dit se montaient pour les envois de *détail* à environ 5 francs au minimum par 100 kg., afin de ne pas charger ces envois de prix de transport apparemment prohibitifs, les frais de gare n'ont été fixés qu'au niveau des frais d'exploitation variables. Mais les petits envois d'un poids inférieur à 100 kg. n'en auraient donc payé ainsi qu'une fraction bien que les frais de revient réels pour une expédition de 20 kg. ne soient pas cinq fois plus petits que ceux d'une expédition de 100 kg. Il est apparu donc que 68 % des 16 millions d'expéditions de colis de détail, qui ne dépassent pas 60 kg. et ne rapportent que 22 % des recettes du trafic des envois de détail, n'était pas économique. Pour en améliorer la rentabilité il est prélevé maintenant un droit fixe par expédition en plus de la fraction (proportionnelle au poids) des frais de gare par 100 kg. Ce droit fixe doit compenser partiellement les pertes de recettes résultant des réductions de 20 % accordées aux envois de 500 à 1000 kg. et celles de 30 % accordées aux envois de plus de 1000 kg., qui sont particulièrement exposés à la concurrence de la route. Pour les produits agricoles d'origine suisse, la réduction de 30 % est déjà applicable pour les envois de moins de 1000 kg.

Le chemin de fer est un service public à caractère industriel, qui doit prendre en considération ses prix de revient tout en nuançant la charge que le transport impose aux diverses marchandises, de façon à permettre un développement plein et harmonieux de l'économie du pays. Les prix de revient des transports fixent la limite au-dessous de laquelle le chemin de fer travaille à perte : cette limite ne doit pas être dépassée, sans quoi certaines branches économiques bénéficieraient de subventions indirectes ou occultes contraires à l'esprit de la législation. La prise en considération du prix de revient a permis de constater que de nombreuses dispositions tarifaires ne correspondaient plus à la situation économique actuelle et que de nombreux tarifs étaient sans commune mesure avec le prix de revient complet de transport. Par conséquent, il fallut d'une part rechercher quels étaient les tarifs qui, s'ils n'occasionnaient pas une perte directe, ne procuraient du moins pas une recette suffisante par rapport aux frais occasionnés, et d'autre part, tenir compte de la formation

des frais de revient suivant les distances de transport et les poids chargés et en fonction de l'utilisation des wagons.

Mais la valeur des marchandises et la distance à parcourir sont encore plus déterminantes pour l'élaboration des tarifs-marchandises que le poids, l'utilisation de la capacité du wagon et la vitesse.

La tarification actuelle des transports de marchandises reste avant tout une tarification ad valorem qui prévoit des prix gradués d'une classe de *wagon complet* à l'autre (condition de tonnage de 10 tonnes), classes dans lesquelles les marchandises sont incorporées d'après leur valeur, leur degré d'ouvraison et leur importance économique. Le niveau des prix de ces classes ad valorem se trouve partiellement au-dessus et au-dessous des frais moyens totaux du chemin de fer. Au temps du monopole de fait du chemin de fer, les expéditions de marchandises de grande valeur pouvaient être soumises à des prix de transport atteignant la limite de leur capacité de les supporter pour qu'il vaille la peine de les transporter. Par contre, les envois de matières sensibles aux variations de prix de transport et ne supportant que des taux minimes pouvaient être taxés à des prix réduits bien inférieurs aux frais moyens totaux du chemin de fer. Les barèmes ont été élaborés harmonieusement suivant une dégressivité proportionnelle des classes les plus élevées aux moins élevées. Les taxes de la classe 2 (certains produits semi-finis) sont voisines du prix de revient moyen général. Le tarif général (normal) comporte entre chacune de ses classes des écarts de 10 %.

En revanche, des réductions de prix jusqu'en dessous des frais moyens totaux sont cependant nécessaires pour les marchandises sensibles aux frais de transport. Les taxes des classes exceptionnelles qui remplacent les anciens tarifs exceptionnels s'abaissent graduellement chaque fois de 5 %. Les prix des classes 3 à 6 ne couvrent pas complètement les frais moyens totaux par t/km., mais dépassent toutefois encore les frais moyens d'exploitation par t/km. (deux tiers des frais moyens totaux). Par contre, les prix des classes 8 à 11 sont même inférieurs aux frais moyens d'exploitation, mais encore supérieurs aux frais de revient marginaux par t/km. (un tiers des frais moyens totaux [1]).

Les prix de transport des chargements de *5 tonnes* ne doivent et ne peuvent pas être fixés à un taux aussi élevé que l'exigerait la structure des frais du chemin de fer. Malgré des frais à l'unité des chargements de 5 tonnes deux fois plus grands que ceux des chargements de 10 tonnes, les prix ne sont désormais que 25 % supérieurs aux prix des chargements de 10 tonnes.

La réforme des tarifs marchandises apporte encore une autre innovation par l'établissement de prix pour chargements de *15 tonnes*. Bien que les représentants des entreprises de chemins de fer aient attiré l'attention des intéressés au trafic sur le fait que le manque de wagons couverts comportant une charge normale de 15 tonnes s'opposait à l'introduction des taux de 15 tonnes, celle-ci a été décidée pour les marchandises transportées en wagons découverts

[1] A cet égard, le Conseil fédéral a été prié par la Commission des C. F. F. du Conseil des Etats d'étudier jusqu'à la session des Chambres fédérales du printemps 1952 dans quelle mesure il serait opportun d'indemniser les chemins de fer pour les charges extra-ferroviaires qui leur sont imposées par l'Etat.

et en wagons de particuliers. Toutefois, des réserves ont été faites pour les relations avec les chemins de fer à voie étroite, non aménagés à un service par remorques porte-wagons.

De même que la dégression des prix de transport de marchandises d'après leur valeur a été maintenue avec quelques corrections dues à l'influence de la concurrence automobile, la *dégression des prix selon la distance* tient également mieux compte à la fois des conditions de transport par camions et des frais de revient qui diminuent avec l'augmentation de la distance La structure des frais du chemin de fer exigerait une dégression régulière des prix de toutes les classes en fonction de la distance. Mais les besoins de l'économie nationale demandent plutôt que, dans l'intérêt de la décentralisation de la production, les prix de transport des produits semi-finis et des matières premières (classes 3 à 11) soient plus fortement dégressifs avec l'augmentation de la distance de transport que pour ceux des expéditions de produits fabriqués et de certains produits semi-finis (classes 1 à 2). La dégressivité des prix kilométriques est donc la suivante :

	Classes de wagon 1 et 2	Classes de wagon 3 à 11 et colis de détail
1-100 km.	100 %	100 %
101-150 km.	90 %	75 %
151-200 km.	80 %	50 %
201-300 km.	50 %	25 %
+ 300 hm.	25 %	25 %

Aux termes de l'article 11 de la loi sur les transports et de l'article 14 du Règlement de transport, est considérée comme licite, pour autant qu'elle soit subordonnée à l'autorisation du Conseil fédéral, toute mesure tarifaire conditionnée par la concurrence des voies étrangères ou, en trafic intérieur, par d'autres moyens de transport. Aussi, une innovation de la nouvelle tarification consiste-t-elle dans la création d'une *clause tarifaire de fidélité* qui prévoit que les prix réduits des classes exceptionnelles, inférieurs aux frais d'exploitation, pourront être refusés aux expéditeurs et aux destinataires qui transportent sur route au-delà d'un rayon fixé d'entente avec les chemins de fer leurs marchandises passibles des tarifs ferroviaires élevés ou qui les font transporter par des tiers ou qui détournent encore les parcours suisses au profit de voies étrangères. Car les chemins de fer ne peuvent pas indéfiniment poursuivre une politique tarifaire inspirée de considérations politiques et économiques, si les marchandises de valeur passent toujours plus au camion et que seuls leur restent les transports de marchandises pondéreuses soumises à des prix inférieurs aux prix de revient ferroviaires moyens.

c) *Les nécessités d'ordre financier*

L'article 3 de la loi fédérale sur les C. F. F., du 23 juin 1944, et les articles 2 et 21 de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 août 1950 (approuvé par l'arrêté fédéral du 14 décembre 1950) précisent que, sur le plan national, les chemins de fer doivent tenir compte dans leurs tarifs des besoins particuliers de l'industrie, des arts et métiers, du commerce, de l'agriculture et de l'économie

forestière, par l'octroi de réductions tarifaires, mais pour autant que leurs ressources financières le permettent. Cette dernière condition a une signification particulière. En effet, comme les transports par rail constituent une activité d'ordre économique, les services qui en découlent doivent être payés par ceux qui y recourent. C'est pourquoi les frais de transport des chemins de fer suisses sont le prix des avantages du service public que constitue cette industrie-clé. Les Chemins de fer fédéraux suisses se trouvent dans une situation financière qui, avec l'évolution des prix, les a obligés à procéder à une hausse partielle de leurs tarifs simultanément avec l'entrée en vigueur de la nouvelle tarification. Ils ont vu notamment croître considérablement leurs frais d'exploitation[1] sans que leurs recettes de transport aient suivi la même progression. Les dépenses d'achat des matières[2] et des installations[3] utilisées par les Chemins de fer fédéraux suisses ont augmenté dans d'énormes proportions (elles ont en moyenne plus de quadruplé), tandis que les salaires de leur personnel se sont accrus de moitié par suite de la compensation partielle du renchérissement du coût de la vie (Tableau 2). Les dépenses de fournitures leur sont imposées par l'économie suisse et les dépenses de personnel le sont par les autorités fédérales.

C'est pourquoi les chemins de fer demandèrent le 13 juillet 1951 au Département fédéral des postes et des chemins de fer d'être autorisés à appliquer

TABLEAU 2

Frais de :	1939			1952 [1]		
	Millions de francs	par t/km, en ct.		Millions de francs	par t/km, en ct.	
		nette [2] (voyageurs et marchandises)	brute (t/km nette + matériel roulant)		nette [2] (voyageurs et marchandises)	brute (/tkm nette + matériel roulant)
Personnel . .	183 (*100*)	8,27 (*100*)	1,04 (*100*)	363 (*198*)	14,49 (*175*)	1,58 (*152*)
Matières . . .	40 (*100*)	1,81 (*100*)	0,23 (*100*)	230 (*575*)	9,18 (*507*)	1,00 (*435*)
Capitaux . . .	154 (*100*)	6,96 (*100*)	0,88 (*100*)	200 (*130*)	7,98 (*115*)	0,87 (*99*)
Total	377 (*100*)	17,04 (*100*)	2,15 (*100*)	793 (*210*)	31,65 (*186*)	3,45 (*160*)

[1] Dépenses prévues au budget de 1952 et dernières prestations connues (1950).
[2] C'est la tkm nette qui est vendue.

[1] Parmi les réseaux européens, les CFF sont ceux qui emploient le moins d'agents par 1000 km-trains : ils accusent une grande productivité par agent puisque, dans un pays mi-industriel mi-agricole tel que la Suisse, le nombre de tkm nettes (marchandises et voyageurs) transportées par les CFF est à peine inférieur à celui des chemins de fer de pays fortement industrialisés (industrie extractive, grosse industrie...) tels que la Grande-Bretagne et la Belgique.

[2] Par exemple, de 1939 à 1950, le prix d'une voiture légère de IIIe classe s'est élevé de 122.000 à 220.000 francs, soit de 85 % et celui d'un wagon couvert à marchandises de 11.000 à 34.000 francs, soit de 204 %.

[3] On sait que uniquement par la voie des soumissions et des achats, les CFF occupent en permanence quelque 11.000 personnes dans l'industrie privée, soit un tiers de leur propre effectif.

les taux maxima prévus par l'Assemblée fédérale pour les envois de détail et à relever d'une classe tous les prix des classes exceptionnelles de 5 à 12. C'est ce qui fut décrété le 6 novembre 1951 par le Conseil fédéral, au titre de hausses des tarifs, seconde opération se greffant sur celles de la réfonte des tarifs.

IV. Certains aspects économiques de la nouvelle tarification

1. L'intérêt commercial, l'intérêt général et la politique tarifaire

Sur le plan ferroviaire, il est impossible de discuter les mérites d'une méthode quelconque de tarification si l'on ne sait pas quel rôle on veut assigner aux prix.

Taxer chaque marchandise selon sa capacité de supporter la charge des frais de transport, tel était l'idéal de la discrimination tarifaire monopolistique du siècle dernier. Mais la concurrence routière a ébranlé les bases de ce régime. La notion économique de la différenciation tarifaire peut être définie comme suit : il y a prix différentiels lorsqu'à un moment donné, sur un marché donné, un même vendeur demande pour un même bien ou un même service des prix qui varient avec les différentes catégories de consommateurs ou de débouchés. Mais pour que la discrimination puisse être pratiquée, il ne faut pas qu'une demande puisse être transférée du sous-marché qui lui est propre sur un autre ; il ne faut pas que l'acheteur à qui l'on veut demander un prix élevé, puisse acheter sur un sous-marché où le prix est plus faible ; il ne faut pas que le consommateur échappe à toute discrimination ne s'adressant à un vendeur concurrent qui ne la pratique pas. Il faut que les marchandises payantes ne puissent échapper à la perception compensatoire en passant à des modes de transport concurrents.

Le monopole absolu est donc indispensable pour pratiquer une politique absolue de prix différentiels, afin de créer une compensation tarifaire entre trafics, puisque la différenciation tarifaire implique une profonde solidarité entre les prix, qui, d'une part, décharge les produits à faible capacité d'absorption de frais de transport avec récupération sur les produits présentant une large marge d'absorption et, d'autre part, entraîne un maximum de recettes avec un minimum de dépenses.

Il est notoire que les prix différentiels permettent à la fois d'accroître les profits et de sauvegarder les grands intérêts économiques et sociaux.

a) *L'accroissement des profits des chemins de fer*

La complexité de l'entreprise de chemin de fer (voyageurs, marchandises, bagages, animaux) empêche de calculer le prix de revient de chaque espèce de service de transport rendu. L'expérience a appris à tenir compte de l'élasticité de la demande. Dès lors les chemins de fer sont amenés à pratiquer des prix différentiels, à faire payer à chaque catégorie de consommateurs (dont les courbes de demandes individuelles ont des coefficients d'élasticité différents) tout ce qu'elle peut payer, afin *d'accroître leur profit* par le bénéfice qu'ils peuvent obtenir en confisquant la rente du consommateur (différence entre le prix que le consommateur était prêt à payer et un prix unique moyen) et par

le bénéfice qu'il peut retirer de rendements croissants dans les limites de la capacité de l'appareil de transport (profit supplémentaire résultant de la différence entre le prix que le consommateur était prêt à payer et le coût marginal), ce dernier bénéfice résultant de la nécessité d'adapter les prix aux possibilités offertes par les éléments du trafic, pour éviter d'annihiler certains courants potentiels ou de stériliser des possibilités de transport en développement par des prix trop élevés. Sur le plan commercial, les tarifs ad valorem des chemins de fer n'ont d'autre but que de faire supporter aux marchandises tout ce qu'elles peuvent supporter sous forme de tarifs généraux, de tarifs exceptionnels (pour libérer un potentiel de production marginale, créer un trafic complémentaire et attirer ainsi des marchandises qui ne circuleraient pas si on leur appliquait le tarif général ou même pour maintenir un trafic existant menacé de disparaître), de tarifs d'exportation, de tarifs de transit (pour attirer par des prix réduits des trafics qui emprunteraient des lignes étrangères si on leur appliquait le tarif normal), etc. La construction de la plupart des lignes de chemins de fer ne se serait pas développée si le prix de transport avait été unique car la demande aurait été insuffisante pour couvrir l'ensemble des frais.

b) *La sauvegarde de l'intérêt général*

Mais les prix différentiels ont une grande importance pour la *sauvegarde de l'intérêt général.* La poursuite de l'intérêt général a toujours été le but des dirigeants des sociétés humaines. Cependant, depuis l'époque où cette poursuite se définissait assez facilement comme étant celle du mammouth dont la chair devait nourrir toute la tribu, la notion d'intérêt général a donné lieu à des interprétations assez variées : on poursuit l'intérêt général par la liberté, à moins que ce ne soit par la contrainte ; par l'abondance, et en même temps par le rationnement ; par l'égalité réclamée par tous mais tempérée par la faveur dont chacun espère jouir.

Chacun se fait de l'intérêt général une idée qui reflète la proportion d'altruisme que tempère son égoïsme naturel ; la politique commerciale des secteurs nationalisés ne saurait être appréciée en fonction d'un critère aussi subjectif.

L'intérêt économique exige qu'on protège certaines branches de l'activité économique et de la production. Cette pratique doit rendre possible le développement d'industries existantes ou la naissance d'industries nouvelles en leur assurant par des prix différentiels de transport des prix de revient bas et des débouchés importants. Des tarifs de faveur semblables sont accordés aux industries qui se trouvent en état d'infériorité vis-à-vis des industries étrangères ou qui sont localisées à la périphérie du pays. En octroyant un régime tarifaire privilégié au transport de matières premières et énergétiques et de produits mi-fabriqués, la tarification ad valorem et le principe des prix dégressifs en fonction de l'augmentation de la distance contribuent tous deux à une décentralisation plus ou moins régulière des branches économiques, des entreprises industrielles, commerciales, artisanales et, par conséquent, au développement de toutes les régions. Il est évident que cette sorte de discrimination fait payer à certaines catégories de consommateurs les avantages que d'autres catégories retirent de la discrimination des prix. Toutefois, il faut

reconnaître que certains produits de services ne seraient pas fabriqués et vendus si la discrimination des prix n'était pas possible. La discrimination des tarifs s'est donc traduite par un gain énorme pour la société. Et les effets produits par les tarifs sur l'économie des régions desservies apportent l'une des justifications de l'intervention des pouvoirs publics auprès des exploitants.

c) *La politique tarifaire*

En conséquence, la structure des tarifs marchandises des chemins de fer se meut dans un cadre limité vers le bas par les frais marginaux de chaque prestation et vers le haut par le prix qui est encore tout juste supportable pour un genre de trafic donné, c'est-à-dire n'est pas si élevé que les transports en question ne se fassent pas ou passent à un autre moyen de locomotion. A l'intérieur de ce cadre, les tarifs sont échelonnés en vue de permettre des recettes maxima et en fonction des besoins de l'économie nationale.

La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer a été ainsi conçue pour rapporter une somme de recettes égale à la somme des dépenses ; elle doit, sur la base d'un trafic donné, permettre de couvrir les frais totaux. Dès lors, l'établissement de cette tarification a été un travail extrêmement délicat, consistant à distribuer judicieusement la prévision de cette recette totale entre les divers éléments du trafic à taxer. Cette répartition s'est faite d'entente avec les représentants des branches économiques, par le truchement de l'attribution de milliers de marchandises à des classes déterminées de la classification des marchandises, en tenant compte de l'égalité de traitement et en prenant en considération des facteurs commerciaux tels que la structure des frais de revient, l'élasticité de la demande de transports, le genre d'expédition, de la régularité, etc., et surtout des critères relevant de l'économie nationale, tels que la valeur d'usage des marchandises, leur capacité d'absorber les frais de transport, leur état, leur degré d'ouvraison, leur conditionnement, leur importance économique et sociale pour le pays, leur provenance géographique, leur destination, leur emploi, la situation de leur marché de production et de consommation, etc.

Dans cette nouvelle tarification de transition entre les tarifs basés sur les prix de revient et les tarifs largement fondés sur la valeur, et dans laquelle le tarif général ne joue plus qu'un rôle de second plan (35 % des transports), on a toutefois veillé à ce que les marchandises de gros tonnage, soit plus des deux tiers du trafic total, continuent d'être transportées avec des réductions de prix de plus de 80 %, ainsi que le démontrent les Tableaux 3 et 6.

Il ressort en effet du Tableau 3 que l'attribution des marchandises aux classes de tarif a été faite de telle manière que la majeure partie des transports bénéficie de réductions fort importantes :

Trafic	Réductions
36,9 %	10-29 %
24,9 %	33-50 %
8,4 %	53-69 %

TABLEAU 3

Répartition des principaux trafics et niveau des tarifs [1]

Transports	Classe de tarif	Distance moyenne de transport	Trafic		Prix de transport		
			en millions de tonnes	en %	Moyen par tonne	Par kg. à 100 km.	Réduction effective par rapport à la classe la plus élevée (100 kg. 10 t., ou 15 t.)
	Kg.	Km.		%	Fr.	Ct.	%
I. Colis de détail	1-60	110	0,28	1,6	85,00-66,00	8,0-6,1	
Toutes marchandises :	61-420	110	0,61	3,6	64,00	6,0	
	421-860	109	0,20	1,2	52,00	4,9	18
	861 et plus	138	0,31	1,8	53,60	4,3	28
Produits agricoles :	1-1999	100	0,28	1,6	45,70	4,3	28
Lait [2] (en GV et transport gratuit des récipients) . .	2000	166	0,22	1,2	42,70	2,82	53
	et plus	40	0,20	1,2	13,20	2,82	69
II. Wagons complets							
Produits fabriqués, denrées alimentaires, fruits et légumes, sucre, papier, textiles, étain, machines, produits chimiques, benzine . . .	1	124	2,69	15,8	27,60	2,32	—
Produits fabriqués et semi-fabriqués, textiles bruts, fers et acier profilés, métaux non ferreux, fruits et légumes, lait [2] (en GV et avec transport gratuit des récipients = réduction 40 %)	2	111	1,19	7,0	22,80	2,10	10
Produits semi-fabriqués et matières premières, céréales, mazout	3	100	3,10	18,2	18,80	1,88	19
Matières premières, bauxite, ciment, chaux, fruits et légumes	4	95	1,20	7,1	15,90	1,66	29
Foin, paille, litière, fer brut et semi-produits métallurgiques	5	88	0,26	1,5	13,60	1,50	33
Pièces en ciment ou en béton, pièces communes en grès, briques réfractaires. . . .	6	125	0,05	0,3	16,20	1,40	37
Charbons, vieux fer, pâte de bois mécanique et chimique humide, bois débités [2] .	7	94	3,17	18,6	12,50	1,31	41
Engrais, bois débités [2], produits céramiques	8	135	0,75	4,4	14,70	1,21	46
Matières premières pour la fabrication des engrais, bois ronds [2], minerais de fer	9	125	0,28	1,6	12,70	1,11	50
Os, carnasses, betteraves à sucre, pierres	10	66	0,20	1,2	7,30	0,98	56
Bois de feu [2], bois destiné à la saccharification et au défibrage [2], sables, graviers, pierres brutes, cossettes de betteraves à sucre	113	124	1,02	6,0	10,00	0,87	61

[1] Prix de 10 t. pour les classes 1 à 4 et de 15 t. pour les classes 5 à 11.
[2] Le Conseil fédéral devant encore statuer sur les prix de transport de ces marchandises, il n'est pas exclu que les réductions prévues soient à l'avenir encore plus grandes.
[3] Des prix inférieurs à ceux de la classe 11 sont en outre octroyés pour certains trafics concurrencés.

2. *L'importance du niveau et de la dégressivité tarifaires*

La refonte de la tarification des marchandises des chemins de fer suisses doit améliorer les recettes du trafic des marchandises de quelque 15 millions de francs. Dans le trafic des colis de détail, le relèvement des prix de transport est d'environ 5 %. Pour l'ensemble du trafic par wagons complets, le relèvement moyen est également de 5 %, c'est-à-dire de 10 % pour les envois de wagons soumis aux classes exceptionnelles, les prix des classes générales n'étant pas modifiés. Il est évident que le transport de certaines marchandises est affecté d'augmentations importantes alors que celui d'autres produits, dans d'autres cas, subit des baisses très sensibles. On ne peut pas exiger qu'une réforme de structure, doublée d'un relèvement partiel du niveau des prix, n'occasionne que des baisses ou que des hausses sur toute la ligne. Bien que l'augmentation des prix pour les petits envois et pour certains envois par wagons paraisse dans certains cas relativement grande, elle est cependant raisonnable puisqu'il s'agit de la correction d'anciens prix reconnus insuffisants.

Ainsi, dans le trafic de détail, on constate par exemple des relèvements de taxes de 4 ct. par kg. de marchandise pour 20 kg. sur 200 km. ou de 0,5 ct. par kg. pour 20 kg. sur 10 km. ou encore de 0,3 ct. par kg. pour 1000 kg. sur 10 km., tandis qu'on observe en revanche des baisses de 3 ct. par kg. pour 1000 kg. sur 200 km. Dans le trafic de wagons complets même à 200 ou 300 km., il ne doit s'agir que de fractions de ct. par kg. Mais en réalité, le niveau des tarifs qui figure au Tableau 3 est dans un grand nombre de cas pratiquement inférieur, car quantité de marchandises parviennent en Suisse à des prix plus bas parce que qu'ils sont calculés ou sur la base de la parité des prix inférieurs de concurrence des voies ferroviaires étrangères ou sur la base des rabais accordés aux transports à titre de primes de fidélité ou bénéficient encore sur le parcours suisse de la dégressivité tarifaire maximum consécutive aux très longs parcours étrangers.

Il ne faut pas oublier non plus que si l'indice des tarifs de chemin de fer a dépassé actuellement celui d'avant-guerre de 24 %, l'augmentation des indices des prix de détail et de gros est respectivement de 70 % (alimentation = + 84 %) et de 127 % (+ 159 % pour les marchandises importées et + 91 % pour les produits suisses) et celle des indices des salaires de 101 % (nominal) et de 27 % (réel). Ces différences sont en réalité même encore supérieures, car leur calcul ne tient pas compte de l'augmentation des prix de 30 % entre 1895 et 1914, alors que les tarifs marchandises des chemins de fer furent maintenus artificiellement au même niveau pour des raisons politiques.

On sait que les dépenses de transport par chemin de fer des mêmes marchandises se cumulent finalement avec celles des autres moyens de transport dans le prix de détail des produits. Pour se rendre compte de l'importance de ces dépenses dans le budget des gens, il suffit de les comparer avec d'autres dépenses. Il y a des dépenses impératives (par exemple pour les transports, pour les impôts, pour certaines assurances) et des dépenses facultatives (par exemple pour les boissons alcooliques, pour le tabac, pour les loteries). Or, le Tableau 4 est à ce sujet très suggestif parce qu'il montre d'abord que certaines dépenses nationales ont, par tête de population, augmenté dans des propor-

tions bien plus grandes que les dépenses de transport de marchandises. En outre, ces dernières (Fr. 78.— par tête de population) sont inférieures de 83 % aux assurances (Fr. 455.—) et de 88 % aux impôts (Fr. 651.—). Bien qu'elles soient des dépenses impératives et inélastiques, les dépenses de transport de marchandises sont même inférieures de 57 % aux dépenses facultatives effectuées pour des boissons alcooliques (Fr. 182.—) et de 10 % à celles de

TABLEAU 4

Comparaison entre les dépenses de transport et d'autres dépenses de la population suisse en 1950

	Total	Par habitant		
	en millions de fr.	en fr.	Augmentation 1939-1950	Indices
I. Dépenses pour les transports de marchandises par chemins de fer :	368	78	+ 50 %	*100*
II. Autres dépenses :				
Boissons alcooliques	860 [1]	182 [1]	+ 16 %	*233*
Tabacs manufacturés	409	87	+ 164 %	*112*
Loteries et Sport-toto	79 [2]	17 [2]	+ 143 %	*22*
Assurances	2.147 [3]	455 [3]	+ 132 %	*582*
Impôts directs et indirects	3.070	651	+ 162 %	*835*
dont (douane)	465	99	+ 150 %	*127*
(impôts sur le chiffre d'affaires)	415	88	— [4]	*113*
III. Subventions :				
Subventions fédérales	461 [3]	98	+ 109 %	*126*
IV. Revenu national :				
nominal	19.020	4.034	+ 87 %	*5564*
réel	10.640	2.257	+ 14 %	*2919*

[1] 1947/49.
[2] 1949/50.
[3] 1949.
[4] N'existaient pas en 1939.

tabacs (Fr. 87.—). Elles sont encore inférieures de 20 % aux subventions (Fr. 98.—). Il est même curieux de constater que chaque habitant verse en moyenne Fr. 17.— par an aux jeux de hasard tels que les loteries et le sport-toto, soit déjà 22 % des frais de transports ferroviaires inclus dans les prix de vente des marchandises. En outre, le fait que ces frais de transport par tête de population soient inférieurs aux droits de douane, ou aux impôts sur le chiffre d'affaires ou encore représentent 2 % du revenu national nominal ou 3,4 % du revenu national réel, donne une image approximative de la part moyenne des frais de transport dans les prix de vente des marchandises.

Le Tableau 5 donne quelques exemples de l'incidence du prix de transport sur le prix de vente de certaines des marchandises qui sont prises en considération pour le calcul de l'indice pondéré du coût de la vie en Suisse. Il y a lieu d'observer que le ravitaillement direct des marchés en produits agricoles indigènes (également les emballages vides en retour) par les campagnards se rendant par train à la même destination se fait à de meilleures conditions encore, puisque ces produits sont transportés gratuitement jusqu'à 25 kg. et au tiers de la taxe des bagages pour le poids en sus jusqu'à 50 kg.

TABLEAU 5

Incidence du prix de transport sur le prix de vente[1] *de quelques marchandises (seulement dans les cas de transport par chemin de fer)*

Marchandises[1]	*Indice de pondération*[1]	*Distance moyenne de transport*	*Prix de vente*[1] *au détail par kg.*	*Prix de transport*[2] *par kg.*		*Rapport en % du prix de transport au prix de vente (minimum = envois par wagon) (maximum = envois de détail)*
				Maximum Envoi de détail (1-500 kg.)	*Minimum Envois par wagons*	
		Km.	*Fr.*	*Ct.*	*Ct.*	%
Pain mi-blanc[3]	*8,5*	94	0,72	—	1,88	2,6
Lait	*19,2*	40	0,50	1,32	1,20	2,4- 2,6
Sucre	*3,3*	124	1,20-1,47	7,20	2,64	1,8- 6,0
Viande	*5,1*	198	4,73-8,48	13,70	5,99	0,7- 2,9
Vin	—	124	2,00	7,20	2,08	1,0- 3,6
Pommes de terre	*2,9*	95	0,33	4,30	1,59	4,8-13,0
Beurre	*9,4*	90	1,04	8,30	3,85	3,7- 8,0
Oeufs	*4,9*	90	6,00	8,30	3,85	0,6- 1,4
Charbons	—	100	0,13-0,21	—	1,31	6,2-10,0
Légumes divers du pays	*3,5*	100	0,34-0,91	4,30	1,66	1,8-12,6
Fruits du pays	—	100	0,50-0,93	4,30	1,66	1,8- 8,6
Café (mélange courant)	*2,0*	124	8,38	7,20	2,76	3,3- 8,6

[1] Calculé par l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail pour septembre 1951.
[2] Tarifs de 1952.
[3] En considérant que 90 kg. de pain correspondent à environ 100 kg. de froment (78 kg. de farine mi-blanche ou 88 kg. de farine bise).

Mais, au point de vue économique, cette politique tarifaire a certains effets sur la localisation géographique des entreprises. La localisation de l'activité économique est un des aspects de la concentration qui pousse les industriels à s'établir en de certains endroits déterminés, c'est-à-dire aux emplacements économiques les plus favorables pour produire le plus rationnellement possible. Car la localisation d'une entreprise n'est pas provoquée par autre chose qu'un avantage de qualité ou une économie de frais de revient. La même tendance qui, à l'intérieur de l'usine, supprime les manutentions et les déplacements inutiles, conduit à placer les usines au centre de gravité tarifaire de la matière première et de la clientèle.

Des trois facteurs de la production (milieu naturel, travail, capital), l'homme cherche à économiser le plus rare et le plus coûteux. Parmi les causes de localisation, on distingue les facteurs originaires et les facteurs dérivés de localisation. Les premiers, qui provoquent la naissance même de l'industrie, furent souvent un avantage naturel. Ce sont par exemple la proximité des matières premières et des combustibles (industrie lourde...), la qualité de l'eau (brasserie, papeterie...), le degré d'humidité, de chaleur ou de luminosité de l'atmosphère (industrie du coton...), les aptitudes particulières des indigènes (industrie mécanique...), la force motrice, l'énergie électrique, l'imposition fiscale, etc. Les seconds facteurs expliquent la persistance au même endroit, d'une industrie déjà existante même quand la cause originale a disparu (main-d'œuvre experte, activités complémentaires, installations existantes ou amorties, proximité de certaines facilités techniques de transport...). En général, il est des industries de transformation qui s'établissent dans le voisinage des matières premières et énergétiques (industries lourdes, industries agricoles...) par économie des frais d'adduction de ces matières. D'autres industries de transformation, suffisamment libérées de la dépendance des matières premières se sont localisées aux endroits des plus grands avantages productifs (travail de qualité). D'autres industries encore, dominées par les difficultés de distribution commerciale, se sont localisées auprès des consommateurs (tuileries, brasseries...). Les conditions naturelles défavorables qui régissent la Suisse (l'absence de richesses minières, de ports maritimes et de fleuves, les communications intérieures plutôt difficiles, le marché intérieur restreint), ont empêché le développement d'industries pour lesquelles les frais de transport ont une trop grande importance dans le prix de revient. C'est ainsi que l'industrie suisse s'est spécialisée de préférence dans le traitement des matières d'un prix suffisamment élevé (métaux précieux, soie...) ou de celles (coton, métaux bruts...) auxquelles la main-d'œuvre communique un énorme accroissement de valeur (dentelles, machines...), capable de contre-balancer la part des frais de transport dans le prix de revient. Cela explique aussi pourquoi la répartition des localisations industrielles est plutôt due au hasard du premier emplacement : du reste, quand le capital a été dépensé en machines et en immeubles et lorsque les habitants du voisinage ont acquis la connaissance des modes de travail, des raisons vraiment extraordinaires sont nécessaires pour en causer le déplacement. Aux Etats-Unis, par exemple, une enquête entreprise en 1928 a déterminé que 90 % de toutes les industries y étaient irrationnellement localisées. La localisation théorique de la production suisse est la proximité de la frontière par où proviennent les matières premières étrangères. Mais cette attraction naturelle de la production suisse vers la frontière est corrigée et atténuée par la diminution artificielle des frais de transport. En plus des avantages que les importations suisses retirent soit, sur les parcours suisses, de la dégressivité tarifaire maximum résultant des longs parcours effectués à l'étranger soit de la concurrence entre chemins de fer et voies navigables, qui amène souvent les prix de transport au niveau des frais d'exploitation variables (charges mobiles), la persistance des emplacements actuels des entreprises est incontestablement favorisée par la politique tarifaire des chemins de fer.

TABLEAU 6

Incidence de la dégressivité tarifaire combinée selon la valeur et la distance sur le raccourcissement des distances de transport

(par rapport à la classe la plus élevée à 100 km.)

Distances géographiques réelles	*Raccourcissement des distances géographiques de :*														
	Envois de détail				*Envois par wagon*										
Km.	1 - 500 kg.	500 - 1000 kg.	+ 1000 kg.	+ 2000 kg.	Cl. 1	Cl. 2	Cl. 3	Cl. 4	Cl. 5	Cl. 6	Cl. 7	Cl. 8	Cl. 9	Cl. 10	Cl. 11
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
100	—	18	28	53	—	9	19	28	33	37	41	46	51	56	61
150	12	29	38	56	7	16	29	37	41	45	49	53	57	62	66
200	23	38	46	59	13	22	38	45	49	52	56	59	63	67	71
300	42	53	59	65	28	35	53	58	61	64	66	69	72	75	78
400	51	61	66	71	41	46	60	65	67	70	72	74	77	79	82

Alors que les transports sur les courtes distances sont déjà favorisés géographiquement par rapport aux trafics sur les grandes distances, un renchérissement des prix de transport à courtes distances et un allégement des prix de transport à grandes distances sont pleinement justifiés tant au point de vue des frais de revient des chemins de fer qu'au point de vue de l'économie nationale. Le Conseil fédéral n'a-t-il pas du reste assuré les cantons de la périphérie de la Suisse qu'une éventuelle refonte de la tarification des transports des marchandises favoriserait le trafic sur les grandes distances ? La nouvelle tarification en tient très largement compte et soutient l'économie nationale soit en différenciant la tarification de certains produits d'après leur valeur soit en rapprochant artificiellement les régions périphériques des centres économiques du pays, c'est-à-dire en ne taxant pas les envois proportionnellement à la distance parcourue. Dans le Tableau 6, la combinaison des dégressivités tarifaires selon la valeur des marchandises et selon la distance de transport, correspond pratiquement à une énorme diminution artificielle des distances de transport ou des poids des envois, qui, par rapport à la classe la plus élevée pour 100 km., atteignent par exemple pour les marchandises de la classe la meilleure marché et à 400 km. la proportion de 82 %. Pour les marchandises de la classe 11 (voir le Tableau 3), cela revient à dire que la distance effective de 400 km. est raccourcie à 154 km. ou qu'un transport de 10 tonnes n'est taxé que pour 1,8 tonnes. La dégressivité tarifaire selon la valeur profite surtout aux industries de transformations orientées vers la main-d'œuvre et la clientèle, parce qu'elle les rapproche des matières premières et énergétiques, tandis que la dégressivité tarifaire selon la distance profite plutôt aux industries de transformation orientées vers la matière première et les semi-produits et vers la clientèle. La combinaison de ces deux dégressivités a par conséquent une action très fortement décentralisatrice sur la localisation économique suisse.

V. Conclusions

La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer suisses est le fruit de négociations qui occupèrent plusieurs années la Conférence commerciale qui groupe les chemins de fer et les représentants de tous les milieux de l'économie suisse. Elle apporte plus de méthode et de logique à l'élaboration des prix de transport, tant au point de vue de l'économie générale que de l'économie des chemins de fer eux-mêmes, et tente de mieux couvrir les prix de revient. Elle assure également à l'Etat le soutien tarifaire qu'il demande aux chemins de fer suisses dans l'exécution de leur mission publique. Ceux-ci continuent par conséquent à appliquer des prix exceptionnels qui resteront la règle (65 % du trafic). Cela démontre que, si les chemins de fer vivent des régions qu'ils traversent, les régions traversées vivent également des chemins de fer : l'histoire de l'économie suisse le prouve. Et cela révèle aussi que le meilleur moyen de transport sera toujours celui qui assurera le plus rationnellement les transports de masse propres à satisfaire des besoins considérables.