

Les nouveaux tarifs-marchandises des chemins de fer suisses du 1er janvier 1962

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (1962)**

Heft 3

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-135496>

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.

Les nouveaux tarifs-marchandises des chemins de fer suisses du 1^{er} janvier 1962

Dr Georges Hartmann

chef de la Section des tarifs au Service commercial
de la Direction générale des CFF,
chargé de cours à l'Université de Fribourg

*Tout prodigue est un ennemi de la société ;
tout homme économe est un bienfaiteur.*

Adam Smith

1. Introduction

Le baron Louis, ministre des finances de Louis XVIII, disait un jour en s'adressant au président du Conseil: « Faites-moi de bonne politique, je vous ferai de bonnes finances. » Il en est de même dans les transports ferroviaires: de bonnes finances pour les chemins de fer nécessitent une bonne politique tarifaire qui, à son tour, exige une bonne politique de transport et d'exploitation des installations ferroviaires.

Les deux citations ci-dessus d'Adam Smith et du baron Louis, qui n'ont pas cessé d'être vraies, donneront leur nuance à cet article sur la revision des tarifs-marchandises suisses du 1^{er} janvier 1962. Mais, avant de relever ce qu'apporte cette revision tarifaire, nous aimerions rattacher cette dernière à la réforme des tarifs qui l'a précédée il y a dix ans, car nous sommes certains que les conceptions et les formules nouvelles sont autant le produit de survivances de la tradition que le fruit de réflexions renouvelées et rajeunies.

Mais il est utile, avant d'évoquer les motifs et les modalités de cette revision, de rappeler que les tarifs normaux de 1929 faisaient encore règle au début de la Seconde Guerre mondiale en 1939. Sous l'influence de la crise économique, d'une part, et de la concurrence de la route, d'autre part, on en était arrivé dès 1930 (comme cela avait été le cas durant la mévente consécutive à la Première Guerre mondiale) à créer un certain nombre de tarifs exceptionnels ou à abaisser les prix de ceux qui existaient déjà: plus de la moitié du trafic des marchandises se trouva ainsi soumise à des tarifs exceptionnels. Néanmoins, après 1939, on renonça délibérément à réexaminer les conditions initiales selon lesquelles ces tarifs avaient été introduits.

Ce n'est que le 1^{er} mars 1944, et de nouveau quatre ans plus tard, le 1^{er} février 1948, qu'il s'avéra nécessaire de relever uniformément les tarifs de 10 % chaque fois, pour les distances allant jusqu'à 150 km. seulement; cette augmentation correspondait à une augmentation répétée de 8 % en moyenne pour toutes les distances.

Mais, avant la réforme du 1^{er} janvier 1952, il était encore fréquent d'entendre critiquer la complication des tarifs marchandises des chemins de fer suisses et le peu de rentabilité de certains d'entre eux. Les taxateurs, tant dans les gares que dans les services d'expédition des firmes commerciales et industrielles, devaient travailler chaque jour avec des dizaines de barèmes différents qui ont été simplifiés et concentrés le 1^{er} janvier 1952 après plusieurs

années de négociations au sein de la « Conférence commerciale » qui groupe les entreprises suisses de transport et les représentants de tous les milieux de l'économie suisse.

Nous avons eu l'occasion de préciser en 1952 dans cette Revue ¹ comment les chemins de fer ont alors cherché à simplifier les tarifs et le calcul des prix de transport, à en donner une meilleure vue d'ensemble, à les adapter partiellement à la structure des frais de revient des chemins de fer et à la concurrence des transporteurs routiers professionnels et à contribuer au maintien de la répartition uniforme de la production suisse sur tout le pays par un relèvement atténué des tarifs pour les transports à grande distance.

2. Le rôle de l'entreprise ferroviaire suisse

On sait qu'en plus des obligations d'exploiter toutes les lignes rentables ou non, de transporter sans discrimination toutes les marchandises dans les mêmes conditions, de publier d'avance des horaires invariables et des prix fixes et uniformes, de se soumettre au contrôle de l'Etat, les chemins de fer ont les obligations suivantes comme toute entreprise privée:

- Comme *fabricants*, ils doivent adapter leurs installations et leurs horaires aux progrès de la technique pour atteindre une qualité toujours meilleure des prestations de transport, une productivité plus grande, ainsi que des frais et des prix unitaires plus bas; dans l'activité ferroviaire, à part les services techniques et juridiques, on peut distinguer deux services bien différents qui sont le plus en contact avec le public: l'exploitation technique et les services commerciaux. L'exploitation technique a pour tâche l'exécution matérielle des transports de voyageurs et de marchandises par la formation et la traction des trains, l'achat, la construction et l'entretien du matériel roulant, de la voie, des installations fixes, des appareils de sécurité, etc.
- Comme *administrateurs*, ils doivent s'organiser en vue d'une gestion moderne, s'efforçant de prévoir pour mieux gouverner; « gouverner, c'est prévoir », dit la sagesse des nations: l'adage n'a pas cessé d'être vrai. Pour prévoir et pourvoir, la Direction générale et les Directions d'arrondissement des CFF disposent en effet des chefs de Division et de leurs adjoints, des chefs de section, d'inspecteurs des tarifs, des représentants commerciaux et des gares, qui sont les radars de la politique commerciale et tarifaire ou les instruments qui apprécient la « pression barométrique » de la clientèle. Si la tarification apparaît comme une matière vivante en perpétuelle évolution, c'est parce que les services commerciaux du chemin de fer observent sans cesse les fluctuations de la vie économique et les courants de trafic tout en gardant un contact permanent avec les industriels, les commerçants, les agriculteurs pour connaître leurs besoins et leurs désirs.
- Comme *vendeurs*, il leur faut atteindre le chiffre d'affaires optimum en utilisant avec sagesse et beaucoup de sens psychologique les possibilités offertes par la législation pour prospecter la clientèle et lui offrir une gamme de prix et d'ententes tout en respectant l'égalité de traitement des usagers dans les mêmes conditions. C'est dans ce dernier domaine de la vente du transport qu'apparaît encore le rôle des services commerciaux qui traitent l'ensemble des questions concernant les relations du chemin de fer avec la clientèle: la prospection du trafic, la fixation des tarifs et des conditions de transport, l'adaptation du service offert aux besoins de la clientèle, etc. Si l'exploitation technique

¹ GEORGES HARTMANN: « La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer suisses », *Revue économique et sociale*, janvier 1952, p. 49-69.

produit les transports, les services commerciaux les vendent. Par leur activité peut-être moins spectaculaire que celle des services extérieurs, mais surtout par leur influence sur le volume du trafic, dont le chemin de fer tire sa raison d'être, et sur le niveau des recettes de transport qui doivent couvrir les dépenses, *les services commerciaux exercent une action capitale sur la vitalité et l'utilité du chemin de fer*. Et la politique des tarifs en est un des moyens essentiels.

La politique des prix d'une entreprise est en effet un des éléments les plus importants de son activité, parce qu'elle rejaillit sur tous les autres secteurs et les conditionne. Mais si l'industriel prend chaque jour et très rapidement des décisions ¹ en matière de prix, en revanche, le chemin de fer ne peut les prendre qu'à longue échéance et il n'a pas la même souplesse d'action dans ce domaine. Dix années se sont en effet écoulées entre la réforme des tarifs-marchandises de 1952 et leur récente révision du 1^{er} janvier 1962, période au cours de laquelle fut même opérée une petite réduction des dépenses de transport en faveur de la clientèle: en effet, le droit de timbre fédéral perçu sur les ports inscrits dans les lettres de voiture fut supprimé le 1^{er} janvier 1959 et entraîna pratiquement un allègement moyen des ports de 2,1 % pour les expéditions partielles et de 0,3 % pour les wagons complets (en tout environ 3 millions de francs).

C'est pourquoi, d'entente avec le Département fédéral des postes et des chemins de fer et l'Office fédéral des transports, la Direction générale et le Conseil d'administration des CFF, ainsi que la « Conférence commerciale » des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic ont *décidé de réviser les tarifs-marchandises pour le 1^{er} janvier 1962. Cette révision comporte des baisses et des hausses de tarif mais ne modifie ni le classement antérieur des marchandises ni les prescriptions générales de tarif*. Tout a été mis en œuvre pour exécuter ce mandat pendant l'année 1961.

L'époque actuelle exige une nouvelle adaptation et une modernisation de la tarification des marchandises. D'autres pays poursuivent cette même tâche. Aussi, les chemins de fer suisses se devaient-ils, après dix ans de tarification restée inchangée, de repenser cependant certains aspects financiers, commerciaux et concurrentiels de leur système de prix de transport, face à une augmentation des dépenses et de la pression de leurs concurrents routiers. Car ceux-là ne manquent pas d'adapter leurs prix — si ce n'est pas d'établir même une sous-enchère — à ceux du rail, avec pourtant déjà l'avantage technique supplémentaire du transport sans rupture de charge de domicile à domicile alors que les prix du chemin de fer sont fixés de gare à gare et même majorés le cas échéant des frais de camionnage terminaux (sauf sur les embranchements particuliers).

3. Les bases légales et la contexture des tarifs-marchandises suisses

Un tarif est l'expression de l'établissement et de l'offre de services et de prix ainsi que la matérialisation de la publication de ces prix fixés d'avance. Le tarif est propre aux entreprises de service public (eau, gaz, électricité, communications postales, téléphoniques et télégraphiques, transports publics, etc.), en un mot aux entreprises qui ont des tâches publiques. Autrement dit, *le tarif est lié au triple caractère de nécessité, de permanence et de régularité de l'exploitation du service public*, éléments qui doivent permettre à la clientèle d'appuyer

¹ GEORGES HARTMANN: « Une meilleure rentabilité de l'entreprise grâce à la recherche opérationnelle », *Die Unternehmung*, Berne, n° 4/1961, p. 219 et ss.

sa propre activité économique sur une stabilité à longue échéance de l'exploitation technique et commerciale du service public ainsi que du coût des transports. Que le terme « tarif » ait été originellement emprunté au mot arabe « ta 'araf » qui signifiait « publication » ou bien qu'il ait pris naissance dans la ville de Tarifa, à la pointe méridionale de l'Espagne, près de Gibraltar, à l'endroit « punta Tarifa » où l'on percevait un péage différentiel suivant la valeur des chargements des bateaux de passage ou encore que juridiquement un tarif soit un contrat bilatéral imposant aux parties des obligations réciproques, commercialement, *un tarif-marchandises de chemin de fer est aujourd'hui le recueil des conditions de transport* (prescriptions d'application, nomenclature et classement des marchandises dans différentes catégories de prix de transport), *le recueil des distances de transport, le barème des prix de transport, etc.* Cet ensemble de documents tarifaires doit permettre de calculer le prix de transport et celui des opérations accessoires.

Les tarifs-marchandises sont donc les moyens de calcul de la rémunération du service ferroviaire public des marchandises. On comprend dès lors pourquoi la collectivité et en particulier le législateur ont tracé aux chemins de fer un cadre extrêmement précis pour leurs multiples tâches commerciales, cadre qui est constitué par la Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux suisses (23 juin 1944), la Loi fédérale (11 mars 1948) et le Règlement (1^{er} octobre 1949) concernant les transports par chemins de fer et par bateaux (la CIM pour le trafic international), l'Arrêté du Conseil fédéral concernant l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemin de fer (16 août 1950) et la Loi fédérale sur les chemins de fer (20 décembre 1957).

De là découlent quatre obligations essentielles :

- l'obligation d'exploiter toutes les lignes rentables ou non rentables;
- l'obligation d'effectuer sans discrimination tout transport dans les mêmes conditions;
- l'obligation de publier d'avance des horaires invariables et des prix fixes et uniformes, différenciés selon l'importance et la valeur des marchandises, selon l'ampleur des chargements, selon les distances de transport, compte tenu de certains besoins particuliers de l'économie et de la défense nationales;
- l'obligation de se soumettre au contrôle de l'Etat qui fixe en particulier les principes d'établissement et le niveau maximum des tarifs ainsi que leurs conditions d'application.

Par conséquent, encore plus qu'une entreprise commerciale et concurrentielle dont la gestion est beaucoup moins soumise à de telles entraves, les obligations légales imposées aux CFF conduisent ceux-ci à *tout mettre en œuvre pour être constamment maintenus en bon état d'entretien, s'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique et établir leurs tarifs de manière à servir les intérêts de l'économie et de la défense nationales et des intérêts culturels et sociaux du pays en tant que leurs ressources financières le permettent* : ainsi le prescrivent l'article 3 de la « Loi fédérale sur les CFF » et les articles 2, 20 et 21 de l'« Arrêté du Conseil fédéral concernant l'établissement des tarifs des entreprises suisses de chemins de fer ». Mais ce que la loi ne dit pas, c'est qu'*en l'absence de coordination et de réglementation des transports de marchandises par la route, la politique tarifaire du chemin de fer ne peut reposer sur la différenciation et les niveaux de prix de transport exigés que si la concurrence d'autres moyens de transport le permet aussi.*

Les CFF sont une entreprise nationale qui, aux termes de son statut et dans le cadre de notre économie de marché, doit servir les intérêts de l'économie et de la défense natio-

nales. L'entreprise est exploitée, certes, d'après le principe d'une sage économie, mais non d'après les règles d'une économie industrielle fondée sur la recherche du profit. *En tant que service public concurrencé, les CFF doivent, tout en répondant aux besoins de transport du pays, effectuer le plus grand nombre possible de prestations au moindre coût et couvrir leurs frais d'exploitation et leurs frais de capitaux pour que l'entreprise se suffise financièrement à elle-même.*

D'ailleurs, *les CFF ne sont pas autonomes dans la formation de leurs prix de transport.* Si la loi sur les tarifs de 1901, décrétée à l'occasion de la nationalisation des principaux chemins de fer privés comme réseau d'Etat n'est plus en vigueur, les prescriptions sur la formation des tarifs ont été cependant précisées et développées dans la Loi des transports de 1948 et dans l'Arrêté du Conseil fédéral de 1950, ce dernier ayant été approuvé ensuite par le Parlement. L'Etat prescrit notamment aux chemins de fer des tarifs maxima pour les colis de détail et pour les wagons complets (dans les classes normales), ainsi que des tarifs identiques quelle que soit la nature des lignes de chemins de fer et sans égard aux frais de revient très différents des diverses lignes et voies d'acheminement des transports. L'autonomie tarifaire des chemins de fer n'est pas limitée seulement par les autorités politiques. Dans les réunions de la Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic, ainsi qu'au sein du Conseil d'administration des CFF, *les associations économiques et professionnelles prennent part aux discussions et aux décisions sur l'établissement des tarifs.*

Au travers de ces multiples contraintes auxquelles s'ajoute encore la réglementation légale des conditions de travail, la marge qui reste aux CFF pour pratiquer une politique des tarifs-marchandises tenant compte des impératifs du marché est assez limitée. Contrairement aux autres entreprises publiques (gaz, électricité, poste, etc.), les chemins de fer ne disposent, dans le trafic des marchandises, ni d'un monopole de transport légal ni d'un monopole de fait. Mais, au contraire, déjà étroitement lié aux intérêts de l'économie nationale, l'appareil de transport public est soumis à une concurrence générale des autres modes de transport, en particulier à celle des transporteurs professionnels routiers ainsi qu'au danger de détournement des transports par les voies étrangères (chemins de fer, navigation, route). *Cela complique par conséquent la tâche déjà lourde de l'entreprise de chemin de fer pour s'imposer sur le marché des transports et réaliser son équilibre financier malgré la double pression des servitudes politiques, sociales et économiques et des exigences concurrentielles.*

Entreprise de production sur rails, les chemins de fer produisent des trains-kilomètres et des wagons-kilomètres qui ne sont quelquefois pas ou que partiellement consommés comme unités de transport rémunérées. Contrairement à l'activité industrielle pouvant constituer des stocks, *les prestations du chemin de fer ne peuvent pas être stockées, surgelées ou déterminées à l'avance ni dans leur développement ni dans leur débit. Aussi, la capacité de cette production doit-elle être adaptée à longue échéance aux possibilités de la demande.* Le fait de les promouvoir ou de les maintenir relève évidemment d'une activité politique de vente reposant sur une formation des prix conforme au marché. Dans la pratique, pour tenir compte équitablement de la multiplicité des cas particuliers, la tarification générale doit être complétée par une politique élastique des prix contre la concurrence du trafic routier. Des prix réduits différencient la tarification de base en respectant le principe de l'égalité de traitement entre les usagers; ces réductions de prix étant fonction soit des situations économiques et concurrentielles, soit de la fidélité des usagers au rail ou d'économies de frais de revient découlant de la prestation de transport, les chemins de fer parviennent ainsi à maintenir une partie du trafic acquis. Dans une économie de trafic exposée à la concurrence, des prix raisonnables et conformes au marché, un service de transport optimum et une consul-

tation individuelle de la clientèle sont des conditions du succès. *Avec ses méthodes de démarchage, la politique des tarifs marchandises s'insère ainsi dans les pratiques de l'économie de marché.*

Répondant par avance aux besoins multiples du commerce, les tarifs doivent concilier les intérêts les plus divergents sans manquer à l'égalité de traitement et sans compromettre aucun essor économique. Pour développer les transports, les chemins de fer accordent des réductions par rapport au tarif le plus élevé en imposant aux expéditeurs des conditions particulières. Ils seraient généralement les conditions d'acceptation des envois d'après certains critères (nature de la marchandise, poids, utilisation de la capacité des wagons, distance, vitesse, délai de livraison, encombrement, degré de protection contre les risques d'avaries, fréquence, régularité et ampleur des transports, etc.) et à chaque groupe de conditions ils font correspondre tel tarif accessible à tout expéditeur qui peut y répondre.

Les chemins de fer se trouvent dans la nécessité d'adapter leur tarification à la structure des besoins de la clientèle, tout en tenant compte de leurs propres frais de revient. Aux termes de la législation ferroviaire, les matières premières et les articles mi-fabriqués importants doivent être rangés dans les classes de tarif conformément à leur valeur et à leur importance économiques. Des classes de taxes réduites doivent être établies pour tenir compte des besoins particuliers de l'industrie, des arts et métiers, du commerce, de l'agriculture et de l'économie forestière (importation, exportation, ravitaillement, localisation des entreprises, répartition de la population, etc.), mais à condition que les ressources financières des chemins de fer le permettent. Par l'ensemble de leurs recettes de transport, les chemins de fer doivent s'assurer une couverture financière qui soit le gage de leur utilité progressive. En outre, bien que la politique tarifaire d'un service public repose sur une différenciation des tarifs selon les besoins de l'économie nationale, comme entreprise économique publique les chemins de fer ne peuvent cependant différencier leurs prix selon des considérations d'économie nationale que si la concurrence des autres moyens de transport le permet.

Le principe de base qui répond à ce nuancement tarifaire consiste en *la graduation des tarifs dans la mesure où les marchandises peuvent être grevées et trouve son application dans un éventail de nombreuses classes de tarif*, compte tenu de l'aptitude des marchandises à supporter les frais de transport, de leur état, de leur degré d'achèvement (matières premières, produits semi-finis, produits finis), de leur conditionnement, de leur importance économique et sociale pour le pays, de leur provenance géographique, de leur destination, de leur emploi, de la situation de leur marché de production et de consommation, etc. La différenciation tarifaire comporte une adaptation des taxes de transport aux possibilités offertes par les éléments du trafic pour développer des industries existantes ou faire naître des industries nouvelles en leur assurant, par des prix différentiels de transport, des prix de revient bas et des débouchés importants, pour ne pas empêcher certains courants potentiels ou stériliser des possibilités de transport en développement.

A cela s'ajoute un *nuancement des tarifs selon le poids des envois et l'utilisation de la capacité des wagons.* Cette différenciation consiste à fixer par rapport aux tarifs les meilleur marché de 20 t. (wagons découverts) et de 15 t. (wagons couverts), une majoration pour les envois moins importants afin que les expéditeurs soient amenés à mieux charger les wagons et à pouvoir bénéficier de prix plus réduits.

Qu'elle est lointaine l'époque pendant laquelle certains chemins de fer en Suisse (deuxième moitié du XIX^e siècle) n'accordaient pas de réduction pour les transports par wagons complets par rapport aux expéditions partielles, et où les envois de moins de 25 kg. étaient majorés d'un supplément variant entre 60 % et 200 % suivant les lignes!

Tandis que la dégressivité tarifaire selon l'importance économique du transport profite surtout aux industries de transformation orientées vers la main-d'œuvre et la clientèle, la *dégressivité tarifaire selon la distance*, qui consiste à ne pas taxer les envois proportionnellement à la distance parcourue et, par conséquent, à rapprocher artificiellement les régions périphériques des centres économiques, profite plutôt aux industries de transformation orientées vers les matières premières, les produits semi-finis et la clientèle.

Par conséquent, *la combinaison de ces différenciations tarifaires continue à avoir un effet décentralisateur sur la localisation des activités économiques suisses*. Par la graduation des prix de transport selon l'importance économique et la distance du transport, les chemins de fer participent à une décentralisation des entreprises et des agglomérations de la population, en maintenant en dehors des grands centres, et même dans des contrées agricoles, des industries pouvant aussi occuper de la main-d'œuvre locale. En octroyant un régime tarifaire privilégié au transport de matières premières et énergétiques en provenance de l'étranger et de produits mi-fabriqués, les tarifs-marchandises contribuent à une décentralisation plus ou moins régulière des branches économiques, des entreprises industrielles, commerciales, artisanales et, par conséquent, au développement de toutes les régions du pays: en effet, près de la moitié des marchandises sont transportées à des tarifs réduits publiés.

La tarification des marchandises des CFF assure ainsi à l'Etat le soutien tarifaire qu'il leur demande dans l'exécution de leur mission publique. La politique tarifaire doit être souple et s'adapter aux variations des besoins de la clientèle tout en tenant compte des frais de revient, du chemin de fer, de l'offre et de la demande sur le marché des transports et, en particulier, de la concurrence faite aux chemins de fer, *car plus cette concurrence augmentera, plus les buts tarifaires economico-politiques devront malheureusement céder le pas aux principes de l'économie privée*.

Telle est la situation tarifaire des chemins de fer qui subsiste depuis 1952.

4. Les hausses des tarifs-marchandises à l'étranger

De 1939 à 1952, de nombreux chemins de fer étrangers, rattachés ou non au réseau ferroviaire suisse, ont refondu et majoré à plusieurs reprises leurs tarifs-marchandises en 1939, 1940 et 1941¹, tandis que les chemins de fer suisses ne haussèrent les leurs pour la première fois qu'en 1944, puis en 1948 seulement parce que l'accroissement du trafic avait été plus rapide que celui des dépenses et parce que la diminution des frais de revient par unité de transport qui en résulta leur avait permis de différer le plus tard possible ces deux opérations, sans toutefois rattraper l'augmentation très forte du coût de la vie. Et c'est en 1952 que des raisons financières et de concurrence ont conduit les chemins de fer suisses à envisager de refondre, en la haussant quelque peu, leur tarification des marchandises. C'est d'ailleurs à cette occasion, on s'en souvient, que les 12 classes « ad valorem » pour les expéditions partielles ont été remplacées par 7 barèmes de prix de transport et que les taxes des 4 barèmes normaux et des 25 barèmes des tarifs exceptionnels pour les wagons complets ont été intégrées dans un seul tableau de taxes de 11 barèmes seulement, ce qui signifie que tout l'appareil tarifaire a été comprimé et réduit de plus de moitié.

A la fin de l'année 1961, le niveau des tarifs marchandises des chemins de fer étrangers limitrophes, par rapport à 1952, s'est modifié selon le tableau 1, alors que celui des chemins de fer suisses était resté sans changement depuis 1952.

¹ GEORGES HARTMANN: « La nouvelle tarification des marchandises des chemins de fer suisses », *Revue économique et sociale*, janvier 1952, p. 52, tableau 1.

TABLEAU 1

Hausses des tarifs-marchandises et des prix de gros en 1959/1960

(1952-1953 = 100)

Pays	Tarifs (hausse nominale)	Recette moyenne par t/km. (hausse nominale)	Prix de détail	Prix de gros	Niveau réel des tarifs ¹
1	2	3	4	5	6
Allemagne occidentale	+ 2-27 % ¹	+ 14 %	+ 14 %	+ 8 %	+ 9 %
Autriche	+ 3-94 % ²	+ 3 %	+ 3 %	+ 12 %	-10 %
France	+ 45 %	+ 10 %	+ 34 %	+ 32 %	-13 %
Italie	+ 20 %	+ 25 %	+ 15 %	+ 1 %	+ 28 %
Pays-Bas	+ 20-40 % ³	+ 38 %	+ 21 %	+ 3 %	+ 30 %
Suisse	—	-10 % ⁴	+ 10 %	+ 1 %	-10 %

¹ Suivant les différentes conditions de transport (classes, poids, distance).
² 20 % pour les wagons et 40 % pour les expéditions partielles.
³ Sans le transit.
⁴ Sur la base du rapport entre les colonnes 3 et 5.

Certains de ces pays n'avaient pas pu réaliser, entre 1939 et 1952, une augmentation identique et parallèle à la hausse des prix et ils ne l'ont pas non plus atteinte de 1952 à 1961: cela a constitué en quelque sorte chaque fois une dévaluation tarifaire qui ne sera jamais plus corrigée.

5. Les changements de fond de la revision des tarifs-marchandises suisses

La revision des tarifs-marchandises du 1^{er} janvier 1962 *n'a pas modifié les anciens principes* de la tarification, soit l'égalité de traitement des clients dans les mêmes conditions, la nécessité de tenir compte des prix de revient et de la concurrence, la graduation des prix de transport suivant le poids des envois, selon l'utilisation de la capacité des wagons et en fonction de la distance, et dans la mesure où les marchandises peuvent supporter ces taxes.

Les chemins de fer et les intéressés au trafic ont reconnu la nécessité:

- *de renchérir les tarifs tant pour les petites expéditions que pour les courtes distances* (transports très déficitaires) et, en revanche,
- *de réduire les prix de transport des envois importants utilisant bien la capacité des wagons.*

Aussi, la Conférence commerciale a-t-elle arrêté le 20 décembre 1960 les modifications suivantes:

a) Expéditions partielles

- Hausse uniforme de 10 %; il résulte, par exemple, de cette hausse linéaire des tarifs les augmentations du tableau 2.

TABLEAU 2

Augmentation de 10 % des taxes pour les expéditions partielles (en francs) ¹

Par exemple:		Barème normal/ petite vitesse	Barème réduit/ petite vitesse ²
10 km.	20 kg.	0,90 + 0,10	0,90 + 0,10
	100 kg.	1,50 + 0,20	1,20 + 0,20
	500 kg.	6,50 + 0,70	5,10 + 0,60
	1000 kg.	11,50 + 1,20	8,80 + 0,90
	2000 kg.	23,00 + 2,40	15,00 + 1,50
100 km.	20 kg.	1,60 + 0,20	1,30 + 0,20
	100 kg.	6,00 + 0,60	4,30 + 0,50
	500 kg.	24,50 + 2,50	19,50 + 2,00
	1000 kg.	43,00 + 4,30	34,00 + 3,40
	2000 kg.	86,00 + 8,60	60,00 + 5,80
300 km.	20 kg.	2,50 + 0,30	2,00 + 0,20
	2000 kg.	147,40 + 14,60	104,00 + 10,00

¹ Ces exemples d'augmentations (petite vitesse) concernent 84 % du trafic des expéditions partielles.
² Par exemple produits agricoles d'origine suisse.

b) Wagons complets

aa) Distances

- La dégression des prix unitaires au kilomètre en fonction de la distance reste inchangée, bien qu'elle soit plus forte que celle des frais de revient selon l'augmentation de la distance de transport; à cet égard il ne faut pas perdre de vue les assurances que le Conseil fédéral a données aux régions périphériques du pays; les indices ci-dessous restent valables pour la dégression tarifaire à la distance, la dégression des classes 3 à 11 étant d'ailleurs la même que celle des expéditions partielles (tableau 3).

TABLEAU 3

Dégression tarifaire selon la distance

Distances	Indices	
	Classes 1-2	Classes 3-11
1-100 km.	100	100
101-150 km.	90	75
151-200 km.	80	50
201-250 km.	50	25
301 km. et plus	25	25

- Dans le calcul des prix de transport, la distance intervenait jusqu'à présent de façon identique quelles que fussent les caractéristiques et les conditions particulières des lignes parcourues et le prix de revient de leur exploitation (densité et nature du trafic ferroviaire, configuration de la ligne, ouvrages d'art, itinéraires rectilignes ou non, etc.).

Or, sans sa conception traditionnelle, la tarification nouvelle des chemins de fer suisses continuera à combler le déficit des lignes à prix de revient élevé au moyen des bénéfices réalisés sur celles à bas prix de revient, système de péréquation que d'ailleurs tout commerçant reconnaît comme injustifié et inapplicable en régime de concurrence¹: à ce propos, on sait que la SNCF appliquera dès 1962 des coefficients de pondération selon les lignes, système qui s'inscrira dans le cadre plus large de la politique de coordination des transports de la France.

- Suppression de la réduction uniforme de 20 % des frais d'expédition pour les distances de 1 à 30 km., qui était en contradiction avec les calculs de frais de revient.
- Introduction d'un minimum de distance de 6 km. au lieu de 1 km.
- Introduction de nouveaux paliers de distances:
2 km. au lieu de 1 km. (6-300 km.),
10 km. au lieu de 5 km. (+ 300 km.),
pour simplifier et raccourcir les tableaux de prix tout en obtenant quelques recettes supplémentaires.
- En outre, l'« Arrêté fédéral du 5 juin 1959, concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemins de fer concessionnaires de ceux des Chemins de fer fédéraux », a encore accentué la tendance à la baisse des tarifs dans certaines régions en diminuant les distances tarifaires de 28 compagnies de chemins de fer privés à 40 % seulement au-dessus de leur distance effective. Cette mesure a été décrétée pour favoriser le développement économique des régions du pays défavorisées du fait de leur situation géographique ou pour d'autres raisons. A cause de ces modifications de distances, toutes les distances des CFF et du trafic direct suisse ont dû être également adaptées; il en a été de même pour les tarifs internationaux.

bb) Conditions de tonnage

- Condition de tonnage de 15 t. désormais aussi applicable aux wagons couverts.
- Nouvelle condition de tonnage de 20 t. pour les wagons découverts et pour les wagons de particuliers.
- Adaptation des écarts entre les conditions de tonnage à ceux de la Communauté européenne pour le charbon et l'acier (CECA) et de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) (tableau 4). Il apparaît nettement combien la nouvelle dégression est sensiblement plus accentuée par rapport à l'indice de 10 t.: —12 % au lieu de —5 % pour 15 t. et —17 % au lieu de —5 % pour 20 t.

TABLEAU 4

Chargements	Indices (20 t. = 100) nouveaux	Indices (10 t. = 100) nouveaux	Indices (10 t. = 100) anciens
20 t.	100	83	95
15 t.	105	88	95
10 t.	120	100	100
5 t.	160	133	125

¹ La concurrence routière exploite notamment cette situation.

cc) *Classes de tarif*

- Fixation des écarts entre les classes uniformément à 6 % au lieu de 10 % (cl. 1-4) et 5 % (cl. 5-11); la différence entre la première classe et la dernière est donc réduite à 60 % (rapport 100: 40) au lieu de 65 % antérieurement.
- Diminution des taxes de parcours de la classe 1 (base: taxes de 10 t.) de 10 % avec influence de cette baisse jusqu'à la classe 3, en ce qui concerne les taux de 5 t. et de 10 t.
- Majoration de quelques centimes des frais d'expédition pour les classes 9, 10 et 11.

Toute la revision des tarifs pour wagons complets entraîne uniformément en moyenne sur toutes les distances les pourcentages suivants de réduction et de majoration des prix et fait apparaître que la majorité des zones de tarification (classes chères 1-3 et conditions de tonnage de 15 et 20 t.) est touchée par des réductions (voir ligne de démarcation dans le tableau 5).

TABLEAU 5

Augmentations et diminutions des prix des classes de tarif pour les wagons complets (en %)

Chargements	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5 t. . . .	− 4%	—	+ 5%	+11%	+11%	+10%	+10%	+10%	+10%	+11%	+11%
10 t. . . .	− 9%	− 5%	—	+ 5%	+ 4%	+ 4%	+ 4%	+ 4%	+ 5%	+ 5%	+ 6%
15 t. . . .	−14%	−11%	− 7%	− 2%	− 3%	− 2%	− 3%	− 2%	− 2%	− 1%	—
20 t. . . .	−18%	−15%	−11%	− 7%	− 7%	− 7%	− 7%	− 7%	− 5%	− 5%	− 3%

6. Les principales causes de la revision des tarifs-marchandises suisses

Quels sont les motifs qui, exactement dix ans après la dernière réforme des tarifs de 1952, ont conduit les chemins de fer suisses à reviser leurs tarifs marchandises, à relever certains d'entre eux trop bas et à en réduire d'autres trop hauts? Ces motifs sont divers: ils résident notamment dans l'augmentation des dépenses et des frais de revient unitaires, ainsi que dans la pression de la concurrence routière.

a) *La hausse des dépenses générales*

L'examen des indices nationaux suisses du tableau 6 permet d'abord de constater que, par rapport à 1939 (= indice 100), les trois relèvements tarifaires (1944, 1948 et 1952) n'avaient accru le niveau des tarifs que de 24 % et l'indice des recettes moyennes de transport par tonne/kilomètre n'avait augmenté ainsi que de 40 % en raison de modifications structurales des trafics. En revanche, les prix du commerce de détail ont haussé de 87 % et ceux du commerce de gros de 116 %, ce qui équivaut donc à trois à cinq fois plus que les tarifs ferroviaires. Ainsi se confirme une fois de plus le fait, maintes fois démontré dans l'histoire des tarifs ferroviaires de marchandises, que *l'évolution des tarifs reste toujours très en arrière sur celle des prix de vente des marchandises*. Même de 1952 à 1961, le niveau des tarifs marchandises s'est élevé beaucoup moins fortement que celui des prix des marchandises et des salaires (l'indice ferroviaire a même diminué pour la recette moyenne par tonne/kilomètre).

TABLEAU 6

Indices nationaux suisses

	1944	1948	1952	1961
Indices du tarif des marchandises ¹	110	121	124	124
Indices des recettes moyennes par tonne/kilomètre (colis de détail et wagons complets) ¹ :				
— Sans le trafic de transit	129	134	143	140
— Avec le trafic de transit	104	162	143	133
Indices suisses des prix de détail ²	151	163	171	187
Indices suisses des prix de gros ²	207	217	220	216
Indices pondérés des gains moyens : ²				
— Ouvriers	—	—	220	284 ³
— Employés	—	—	195	246 ³

¹ 1938 = 100. ² 1939 = 100. ³ 1960.

Si le trafic des marchandises et ses recettes suivent effectivement depuis neuf ans une progression constante de 5 à 6 % en moyenne chaque année, il n'est pas moins vrai que les dépenses totales consécutives à l'augmentation des prix des matières, des fournitures et du matériel roulant, à l'élévation des dépenses pour le personnel et à la réduction de la durée du travail sont en augmentation de plus de 40 % en moyenne depuis 1952 ¹. Or, cette tendance à la hausse des dépenses n'est pas près de s'atténuer. *La pression constante de la concurrence ne permet pas d'escompter une croissance toujours régulière des transports rémunérateurs et l'obligation de transporter ne donne pas aux chemins de fer la possibilité de ralentir les trafics déficitaires* (expéditions partielles, transports sur courtes distances, etc.).

La science nous apprend que l'efficacité du travail humain peut être accrue de deux manières: par l'organisation du travail et par l'emploi de machines. L'investissement de capitaux dans des machines est la condition du progrès humain. Or, les mesures de rationalisation et d'automatisation que les CFF appliquent à tous leurs services tendent d'une part à freiner la hausse des prix de revient que pousse l'accroissement des prix des matières et des salaires, d'autre part à accroître le trafic et les recettes pour diminuer ou maintenir à son niveau actuel le prix de revient de l'unité de trafic.

S'il y a augmentation de la qualité du service rendu (vitesse, nombre de trains à disposition, sécurité, confort, etc.), l'amélioration de la productivité est aussi remarquable: par productivité il faut entendre le rapport entre la quantité de produits ou de services fournis et les facteurs de production ou, sous une autre forme, la production par unité des facteurs de production. Dans le cas du chemin de fer, par exemple, la productivité du personnel est définie par le nombre annuel d'unités de trafic par agent ou mieux, pour un nombre annuel d'heures de travail d'agent, cela afin d'englober dans le progrès technique l'amélioration sociale correspondant à la diminution de la durée du travail. Le rythme du progrès technique ou de la productivité est assez lent en général: un rythme de 1 à 1,5 % par an est déjà un rythme rapide qui conduit à d'importants résultats s'il se poursuit pendant un certain nombre

¹ L'introduction de la semaine de 44 heures aux CFF correspond à l'emploi d'un personnel supplémentaire d'environ 2500 personnes.

TABLEAU 7

Années	Nombre d'agents par 10 millions de t/km brutes		T/km brutes par agent	
	Agents	Indices	En 1000	Indices
1938	24	100	412	100
1952	21	88	471	114
1956	19	79	529	128
1959	17	71	583	142
1960	16	67	620	150
Pays			Nombre d'agents par 10 millions de t/km brutes en 1959	
Suisse			17	
Allemagne			24	
France			18	
Autriche			32	
Italie			17	
Pays-Bas			13 ¹	
Belgique			26	

¹ Sans le personnel de la maison Van Gend & Loos dans les services ferroviaires (trafic de détail).

d'années. Or, le tableau 7 démontre que le nombre d'agents par 10 millions de tonnes-kilomètres brutes a diminué de 33 % entre 1938 et 1960 ou que *le nombre de 1000 t./km. brutes par agent a augmenté de 50 %*; le nombre des agents par 10 millions de tonnes/kilomètres brutes (17 agents) *est maintenant plus petit que celui de certains chemins de fer voisins de la Suisse.*

Mais il est aussi essentiel que les tarifs du chemin de fer couvrent les frais. Le calcul correct des prix de revient devient toujours plus le fondement de la politique tarifaire. *A cela s'ajoute la nécessité pour le chemin de fer, contrairement à l'activité des camions, de tenir compte de coûts supplémentaires découlant de l'obligation d'exploiter et de transporter ainsi que d'acheter et d'entretenir un certain excédent de capacité, c'est-à-dire des installations et un parc de wagons suffisants pour répondre aux fluctuations soudaines des besoins des périodes d'affluence et de trafic de pointe, afin d'empêcher la création de « goulots » qui seraient défavorables à l'économie générale du pays.*

Alors que la composition des dépenses (plus de 1 milliard de francs) soit approximativement la suivante: dépenses de personnel (60 %), dépenses d'approvisionnements de matières (22 %) à environ 13.000 fournisseurs suisses, dépenses d'intérêt et d'amortissement de capitaux (18 %), cela fait ressortir, outre *l'importance de la redistribution de plus d'un milliard dans le circuit économique national*, la prépondérance des frais de personnel dans l'activité ferroviaire, bien que l'effectif du personnel soit toujours plus freiné par la rationalisation, la mécanisation et l'automatisation.

Ainsi que l'écrivait en 1960 le président de la Direction générale des CFF: « La politique impose aux CFF des salaires et des services sociaux que les nouveaux concurrents ne connaissent pas dans la même mesure. Dans la concurrence, le coût de production, d'une part,

et la politique des prix, d'autre part, sont des éléments décisifs. La meilleure organisation et les investissements les mieux sélectionnés ne servent à rien si l'on demande aux CFF des prestations qui coûtent trop cher ou des prix qui ne couvrent pas le coût de production. Une détérioration financière en serait la conséquence et les contribuables en paieraient les frais. » Disons encore que 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 harmonieux de l'économie du pays. Ce qui est valable pour les tarifs de wagons complets l'est aussi pour la tarification des expéditions partielles: 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 certains expéditeurs bénéficieraient de subventions indirectes ou occultes, contraires à l'esprit de la législation, subventions qui doivent ainsi être supportées par d'autres expéditeurs ou même, en cas de déficit, par les contribuables.* Il en est des frais de transport par chemin de fer comme de la contribution fiscale commune: celui qui s'y soustrait « trahit ses obligations envers l'Etat, et il fait payer les autres à sa place » (A. FRANCK).

Il a été nécessaire de retoucher les tarifs-marchandises par suite de l'*augmentation constante des frais* de personnel des CFF (+81 % par rapport à 1939) et de matières (+220 % par rapport à 1939), dépenses *que certains trafics ne couvrent pas* et à cause de très gros programmes d'investissements de capitaux, nécessités par la rationalisation.

Certes, les CFF ne sont pas déficitaires, mais une trentaine de compagnies de chemins de fer privés accusaient cependant ensemble pour 1961 un déficit d'environ 7 millions de francs. De plus, les dépenses de nombreux chemins de fer privés subiront encore en 1962 une augmentation sensible. Ne perdons pas de vue que les tarifs pour les transports en wagons complets sont maintenus artificiellement à un niveau plus élevé que celui de leur prix de revient pour permettre uniquement, dans le bilan total du trafic des marchandises, *de couvrir les prix de revient de certains trafics qui ne couvrent leurs frais par exemple qu'à raison de 64% pour le trafic de détail* (déficit en 1961 = 70 millions de francs), *de 29 % pour le trafic du lait et de 21 % pour les transports d'animaux.* Chaque jour 1200 à 1500 wagons, c'est-à-dire 10 % du parc suisse de wagons couverts, sont immobilisés pour les transports des animaux vivants, qui ne représentent que 0,3 % du tonnage total et 1 % (6 millions) des recettes totales: il manque 21 millions de francs pour que les frais soient couverts.

b) *Les frais de revient unitaires des expéditions partielles et des chargements insuffisants par wagons*

En une année, les CFF transportent actuellement 24 millions de tonnes de marchandises par wagons complets, 2,5 millions de tonnes d'expéditions partielles, 0,5 million de tonnes de bagages et de colis express et 800.000 animaux vivants. Ainsi, chaque jour, 4000 agents traitent 260.000 colis de détail (les 300.000 colis postaux quotidiens mis à part) représentant 8000 t. et nécessitant 60.000 lettres de voiture, 60.000 pesages, 60.000 étiquetages, 60.000 chargements, 60.000 déchargements, 60.000 contrôles, 60.000 taxations, 60.000 comptabilisations, 60.000 encaissements. *C'est souligner ici le contraste existant entre le trafic des colis de détail, extrêmement coûteux et ne couvrant pas ses frais de revient, et le trafic des wagons complets, cependant dix fois plus grand (24 millions de tonnes), qui n'exige chaque jour que 3000 lettres de voitures, 3000 taxations, 3000 comptabilisations.* On en comprend toutefois facilement les raisons lorsqu'on sait que chaque expédition de détail pèse en moyenne 110 kg. et comprend 4 colis alors que chaque envoi de wagon complet pèse en moyenne

14 t. Il paraît aussi incroyable que *le trafic des expéditions partielles nécessite chaque jour autant de wagons et presque autant de frais de manœuvre que le trafic des wagons complets.*

Cette comparaison permet de comprendre pourquoi la moitié des dépenses des CFF pour les expéditions partielles sont occasionnées dans les gares (y compris les installations) dont le service est assumé par 20.000 employés, c'est-à-dire par la moitié de tout le personnel alors que la traction et la conduite des trains n'occupent que 6500 agents. Cela explique pourquoi les frais de gare du trafic de 2,5 millions de tonnes d'expéditions partielles sont, pour dix fois moins de tonnage, quatre fois plus grands que ceux des wagons complets. A l'unité de trafic, les frais totaux des transports d'expéditions partielles sont d'environ six fois ceux des envois en wagons complets. La comparaison donne entièrement raison à Raoul Dautry qui disait que *les chemins de fer gaspillent dans leurs opérations de gare les avantages qu'ils retirent de l'économie réalisée sur leurs opérations de traction.* Mais précisons qu'ils les gaspillent au profit de certaines catégories de clients qui en font supporter les frais par d'autres!

Or, en Suisse, la part des expéditions partielles dans le tonnage total est assez importante puisqu'elle atteint 10% alors qu'elle est bien plus faible dans les pays voisins: 3,6% en Italie, 2,3% en Allemagne, 1,7% en France, 1,4% en Autriche, 1,1% en Belgique.

Compte tenu des calculs de prix de revient, les tarifs des expéditions partielles auraient dû être majorés de 70%. *Théoriquement, l'augmentation de 10% de ces tarifs, dont la couverture des frais de revient était de 64%, ne correspond donc depuis le 1^{er} janvier 1962, qu'à une amélioration de 6,4% seulement ou d'un sixième de la différence restant à couvrir:* il n'est évidemment par courant, dans une entreprise économique saine, de travailler dans de telles conditions! Mais en réalité, *la couverture des dépenses (64%) occasionnées par les expéditions partielles en 1961 ne sera même pas améliorée à partir de 1962 puisque les chemins de fer, en raison de la concurrence de la route, ont dû réduire les prix de transport par wagons complets dont les recettes contribuaient justement à couvrir en 1961 le déficit créé par le trafic des expéditions partielles et par conséquent ne contribuent désormais pour ainsi dire plus à cette couverture.*

Il en est de même en ce qui concerne les prix de revient des chargements de 5 t., même dans des wagons plus petits construits pour transporter au moins 12,5 t.: là aussi le tarif était tout à fait insuffisant pour couvrir les prix de revient qui, à l'unité, sont deux fois plus grands que ceux des chargements de 10 t. Cette mesure est aussi justifiée par l'augmentation des taux de location des wagons EUROP et RIV qui ont plus que doublé depuis le 1^{er} janvier 1958 (fr. 18 millions d'indemnité annuelle aux chemins de fer étrangers). C'est pourquoi, le 1^{er} janvier 1962, les tarifs de 5 t. des classes 3 à 11 ont été aussi relevés de 5 à 11% et les tarifs de 10 t. des classes 4 à 11 de 4 à 6% (voir tableau 5).

c) Les frais de revient unitaires des chargements suffisants par wagons

Inversement, l'augmentation de la capacité de chargement des wagons tant du parc suisse que du parc européen utilisé en Suisse a permis de réaliser un nouveau pas vers une tarification tenant mieux compte de la réduction du prix de revient en cas de remise d'envois utilisant bien la capacité de charge des wagons et permettant aussi à l'expéditeur de profiter de cette nouvelle marge d'économie de frais. *La tarification a été conçue de manière à maintenir et à susciter les transports ainsi qu'à modifier le conditionnement des chargements dans un but de rationalisation dont doit profiter finalement le client en récompense de ses efforts dans*

ce sens. Cet état de choses s'est traduit par une réduction des tarifs de 15 t. de 1 à 14 % et par l'introduction de nouveaux tarifs de 20 t. avec des réductions de 3 à 18 % par rapport aux anciens prix de 15 t. (voir tableau 5). On sait en effet que pour accroître leurs rendements les entreprises industrielles s'orientent toujours plus vers une utilisation de plus en plus poussée de leurs installations et de leurs matières. Les entreprises de chemins de fer sont soumises aux mêmes impératifs tant dans l'utilisation des lignes et des voies que dans celle des locomotives et des wagons.

Il s'est avéré nécessaire de compenser l'atténuation de la dégression à la valeur, exigée par la situation concurrentielle, par un aménagement et une accentuation de la *dégression tarifaire suivant l'utilisation des wagons*. Le développement du parc des wagons offre maintenant les conditions techniques voulues pour réaliser cette dégression tarifaire. Il permet d'étendre aussi les prix de 15 t. aux marchandises en wagons couverts et de mettre en vigueur une nouvelle condition de tonnage de 20 t. pour les marchandises en wagons découverts et en wagons de particuliers. L'octroi de ces nouvelles réductions tarifaires adapte mieux les tarifs aux prix de revient, ces derniers étant en effet plus favorables dans les cas de meilleure utilisation de la capacité de chargement.

d) *L'absence d'une saine concurrence entre les divers modes de transport*

Tout en étant justifiées par une couverture insuffisante des prix de revient, les augmentations des tarifs pour les expéditions partielles et pour les chargements de 5 t. par wagons complets devaient ainsi permettre encore d'abaisser, en raison de la *concurrence croissante des transporteurs routiers*, les tarifs élevés pour wagons complets.

Contrairement à la notion de « service public monopolisé », telle qu'elle se conçoit pour les PTT, l'électricité, le gaz, etc., les chemins de fer constituent un « service public concurrencé ». Or, il est normal, d'une part, que les usagers aient la possibilité de choisir entre des moyens de transport différents, de bénéficier du prix de transport le plus bas et, d'autre part, que les entreprises de transport subissent une certaine émulation résultant, selon leur vocation naturelle, d'une saine concurrence de qualité des services rendus. Mais, il faut cependant aussi reconnaître qu'à une concurrence inorganisée et ruineuse devrait se substituer, dans l'intérêt de la collectivité, une coordination rationnelle entre les divers moyens de transport. Cette coordination *devrait impliquer au préalable* d'abord que certains intérêts individuels ne soient respectés que dans la mesure où la collectivité n'en fait pas les frais et ensuite *que les conditions de départ* (couverture des prix de l'infrastructure, liberté tarifaire, législation sociale du travail et des salaires...) *soient équivalentes pour tous les modes de transport*.

Mais ce principe juste et rationnel ne serait effectivement réalisable que si des mesures appropriées et un contrôle efficace des pouvoirs publics préservaient cette égalisation préalable des conditions de départ de certains excès anarchiques susceptibles de compromettre l'existence de la stabilité de toute entreprise de transport quelle qu'elle soit. Ce n'est qu'à cette condition que le mécanisme de la concurrence entre entreprises, publiques et privées, astreintes à l'équilibre financier, prendrait vraiment toute sa valeur.

L'infrastructure des chemins de fer est gérée par l'administration ferroviaire et elle est payée, dans les tarifs, par les usagers du chemin de fer, alors que l'infrastructure des autres modes de transport est à la charge des pouvoirs publics, donc de la collectivité. Cette différence occasionne une imputation inégale des charges fixes d'infrastructure et *elle fausse gravement les éléments constitutifs des prix de revient*. Il est faux et antiéconomique de croire que les

chemins de fer doivent seuls apporter des garanties à l'économie générale, tandis que les autres modes de transport peuvent fonctionner sur la base du profit privé. Soutenir une telle conception ne peut conduire qu'à une utilisation irrationnelle des techniques, à un suréquipement systématique des superstructures et à des doubles emplois. Toutes ces inégalités des conditions de départ constituent des distorsions artificielles des prix de revient et des tarifs et faussent la concurrence.

En Suisse, la capacité de concurrence des chemins de fer suisses est fortement affaiblie par le financement public des installations des autres modes de transport, financement par lequel tous les contribuables contribuent à réduire notablement le prix de revient du transport par camion.

L'augmentation du potentiel de transport routier et la diminution de capacité de concurrence des chemins de fer suisses sont encore accentuées par *la liberté de sous-enchère routière du niveau des classes élevées de wagons complets des tarifs ferroviaires dont les excédents de recettes devraient justement servir à réaliser l'équilibre financier* en couvrant les déficits des autres trafics que le législateur demande de transporter à bas prix (classes basses de wagons pour les matières premières, expéditions partielles, colis express, colis agricoles, lait, animaux).

Il est incontestable que le niveau élevé des classes de tarif les plus hautes des chemins de fer a permis aux transporteurs professionnels routiers, en alignant leurs tarifs sur ceux du rail, de procéder ainsi à des investissements dans des nouveaux camions grâce à la possibilité de réaliser des gains excessifs sans être, comme le chemin de fer, astreints légalement d'une part à transporter les envois intéressants ou non, encombrants ou non, de masse ou non, et d'autre part à compenser les déficits des trafics à tarifs trop bas imposés pour des motifs politiques et sociaux. Le développement du parc suisse des camions *compromet la péréquation tarifaire et l'équilibre financier imposés au chemin de fer*. C'est pourquoi celui-ci a été contraint non seulement de réduire les prix pour les chargements qui utilisent bien la capacité du wagon, mais d'abaisser une nouvelle fois les classes de tarif élevées.

En outre, *la nouvelle loi sur la circulation routière*, l'élévation des *limites de charges jusqu'à 26 t. par camion* depuis le 1^{er} novembre 1960, l'*augmentation du parc des camions* de 8 à 9 % par an (capacité de transport = 36 % de celle des CFF), l'*accroissement des transports internationaux par route* d'environ 20 % par an (surtout des produits pétroliers, des fourrages, des cuirs, des textiles, des engrais, etc.), la *construction de routes nationales, de tunnels routiers alpins et d'oléoducs, le privilège du camion de transporter à domicile pour le prix du rail de gare à gare*, tous ces motifs ont encore pesé sur l'un des plateaux de la balance en faveur d'une révision de certains tarifs pour les marchandises ¹ parce que la concurrence routière tend à limiter toujours plus la compensation ou la péréquation « prix de revient/recettes des transports des classes chères au profit des trafics des classes basses ».

Il ne faut pas oublier qu'*un recul de trafic de 1 % seulement du trafic-marchandises représenterait une perte nette de recettes d'environ 6 millions de francs sans aucune économie possible de frais* en raison de l'importance très grande des frais fixes de l'activité ferroviaire.

En général, les prix ont pour fonction de mettre les consommateurs en face des alternatives d'utilisation de leurs ressources. En matière de transports, il est d'intérêt général de différencier les tarifs selon l'élasticité de la demande et la structure des coûts des transports. Mais dans la pratique il est impossible d'adapter immédiatement des tarifs ferroviaires publiés à la structure toujours en mouvement du marché. L'expéditeur ne peut choisir rationnellement un moyen de transport que lorsqu'il est à tout moment informé des tarifs fixés pour les divers services de transport. *Et l'économie plaide en faveur de tarifs stables*. Une adaptation immédiate, chaque mois ou chaque année, des prix de transport mettrait peut-être en cause

la stabilité de certaines branches économiques et compromettrait les programmes à long terme de certaines entreprises. Or, *c'est là encore un autre désavantage pour le chemin de fer, dont le transporteur routier individuel ne souffre pas et qui renforce sa position concurrentielle.*

La différenciation tarifaire selon la valeur du transport, d'ailleurs largement mise à profit comme instrument politique et de protectionnisme de certaines activités économiques nationales ², implique une profonde solidarité entre les tarifs des matières premières à faible capacité d'absorption des frais de transport et les tarifs des produits finis et semi-finis de plus grande valeur. Or, le monopole est indispensable pour garantir une compensation tarifaire entre trafics, pour que les marchandises payantes ne puissent échapper à la perception compensatoire en passant à des modes de transport concurrents. *Et, en renonçant à créer une coordination légale entre le rail et la route, l'Etat torpille ainsi lui-même l'application du principe de péréquation tarifaire qu'il a institué.*

L'adaptation à la situation de concurrence conduit les chemins de fer à accorder constamment des réductions tarifaires aux marchandises de valeur qui pourraient pourtant supporter des prix de transport plus élevés, alors que les tarifs pour les marchandises pondéreuses, moins exposées à la concurrence et ne supportant pas des frais de transport élevés, ne peuvent subir des majorations correspondantes parce qu'elles rendraient ces marchandises inaptes au transport.

Le trafic des marchandises par wagons complets souffre et souffrira donc toujours plus de la concurrence des autres modes de transport, notamment de celle du camion lourd. Cette concurrence concerne surtout les classes de tarif élevées. Or, nous avons déjà souligné qu'en l'absence de réglementation nationale des transports de marchandises par la route en Suisse, *la politique tarifaire des chemins de fer ne peut reposer sur la différenciation des niveaux de prix de transport que si les prix de la concurrence d'autres moyens de transport le permettent.*

En 1952, les chemins de fer avaient déjà abaissé les prix de transport dans les classes élevées en réunissant en une seule classe de tarif les deux premières classes mais sans avoir pu majorer, en compensation, les prix des classes de tarif inférieures. Depuis le 1^{er} janvier 1962, cette compensation a été partiellement réalisée par la hausse des prix de 5 t. et de 10 t. des classes les meilleur marché ³ et par un *resserrement de l'éventail des classes de tarif de 65 % à 60 % et même de 30 % à 18 % pour les classes les plus élevées.* La révision des tarifs marchandises de 1962 a donc accentué encore plus le resserrement de l'éventail des classes de tarif, lui-même déjà amorcé lors des réformes ou révisions tarifaires précédentes (voir tableau 8).

En outre, si *l'introduction des prix de 20 t. pour les wagons découverts et l'octroi de prix de 15 t. pour les envois en wagons couverts* ⁴ sont conformes au développement du parc des wagons et adaptent mieux les tarifs aux prix de revient, *ils doivent aussi renforcer la position concurrentielle des chemins de fer et faciliter un partage plus naturel du trafic entre le rail et la route.*

¹ Il y a lieu de relever que les chemins de fer suisses ont profité de l'occasion de la révision des tarifs marchandises pour simplifier la nomenclature et la classification des marchandises en réduisant le nombre de ses positions de marchandises de 1300 à 900 environ mais sans en changer le classement tarifaire.

² Certains tarifs exceptionnels n'ont pas encore pu être supprimés alors même que les motifs de leur introduction (par exemple lors de la crise de 1929) ont disparu depuis de nombreuses années.

³ Voir tableaux 4 et 5.

⁴ GEORGES HARTMANN: *Le Patronat, les salariés et l'Etat face à l'Automation*, La Baconnière, Boudry, 240 p.

TABLEAU 8

Années	Ecart des prix de transport entre:	
	Les classes 1 et 4	La classe 1 et la dernière classe
1913	62%	79%
1929	30%	71%
1952	30%	65%
1962	18%	60%

7. Conclusions

a) Pourquoi les tarifs-marchandises ont-ils été révisés ?

« Automation, concurrence, gouvernement et public sont les quatre sources principales de transformation pour les chemins de fer », déclarait en 1960 le directeur d'une compagnie américaine de chemin de fer. En ce qui concerne la Suisse, si l'automatisation et l'automatisation² pénètrent aussi toujours plus dans les chemins de fer pour en diminuer les coûts d'exploitation et d'administration, la concurrence reste un souci majeur pour leurs dirigeants.

Malgré la compression des dépenses, une révision des tarifs-marchandises des chemins de fer suisses n'a pas pu être évitée à partir du 1^{er} janvier 1962. Devant servir de base à la politique des tarifs et de concurrence au cours des prochaines années, les nouveaux tarifs marchandises ont été formés de manière plus conforme aux nécessités du marché des transports, c'est-à-dire *abaissés pour les trafics spécialement exposés à la concurrence et dont les frais de revient sont bas, et relevés pour les transports ne couvrant pas leurs frais de revient, pour autant que cela soit acceptable pour l'économie nationale.*

Dans l'ensemble, le trafic étant admis comme stable, la révision des tarifs-marchandises du 1^{er} janvier 1962 permettra de réaliser une augmentation (+10 %) de recettes de 11 millions pour les expéditions partielles (dont le déficit est de 70 millions) pour compenser la baisse des recettes (—2 %) des transports de wagons complets de 4,4 millions, en laissant ainsi un solde positif de 6,6 millions de *recettes supplémentaires* (+1 %). Les modifications de structure tarifaire que comporte la révision des tarifs-marchandises doivent permettre directement de *mieux couvrir les prix de revient de transports déficitaires* et, indirectement, de *freiner le passage de certains trafics et de certaines recettes de transport à la concurrence routière.*

Cependant la pression constante de la concurrence ne permet pas d'escompter une augmentation de trafic importante et les recettes supplémentaires seront absorbées par l'augmentation des charges: un léger recul dans la marche des affaires suffirait à mettre en danger l'équilibre financier des chemins de fer. « C'est par le déficit que les hommes perdent la liberté », disait l'économiste français Jacques Rueff. C'est pour ne pas perdre la leur par le déficit que les chemins de fer suisses ont donné une nouvelle orientation à leur tarification des marchandises.

b) Quelle est l'incidence de la révision des tarifs-marchandises sur l'économie nationale ?

Les 410 millions de francs de recettes annuelles du trafic de 23 millions de tonnes de marchandises (sans le transit international) correspondent en moyenne à 1,62 centime pour 100 kg. et par kilomètre, c'est-à-dire en moyenne à *5,0 centimes pour les expéditions*

partielles et à 1,3 centime pour les wagons. La hausse de 10 % des prix des expéditions partielles ne représente qu'un renchérissement d'un huitième de centime par 100 kg. et par kilomètre ou par kilo et par 100 km. Autrement dit, les moyennes ci-dessus résultent aussi de l'application d'un éventail de prix de transport encore très dégressifs reproduits en centimes par 100 kg. et par kilomètre dans le tableau 9.

TABLEAU 9

Prix de transport en centimes à partir du 1^{er} janvier 1962

(par 100 kg. et km. ou par kg. et 100 km.)

Distances	Expéditions partielles			Wagons						
	Exemples d'envois de									
	20 kg.	500 kg.	1000 kg.	Classe 1				Classe 4	Classe 7	Classe 11
				5 t.	10 t.	15 t.	20 t.	20 t.	20 t.	20 t.
10 km. . . .	17,0	14,4	12,7	5,6	5,0	4,8	4,7	3,9	3,6	3,0
20 km. . . .	11,0	9,4	8,3	4,0	3,4	3,2	3,1	2,6	2,3	1,8
50 km. . . .	7,8	6,4	5,6	3,0	2,4	2,2	2,1	1,8	1,5	1,1
100 km. . . .	6,6	5,4	4,7	2,7	2,1	1,9	1,8	1,5	1,2	0,8
200 km. . . .	5,1	4,1	3,6	2,4	1,8	1,6	1,5	1,1	0,9	0,6
300 km. . . .	3,8	3,1	2,7	2,0	1,5	1,3	1,3	0,9	0,7	0,5

La comparaison de ces chiffres avec le prix de vente au kilo également des marchandises transportées confirme d'une façon générale le rôle mineur des frais de transport dans le jeu de la concurrence des différents produits sur les marchés de consommation. En outre, par le maintien de leur niveau uniforme pour toutes les marchandises, les tarifs marchandises n'influenceront pas la politique de concurrence entre les entreprises fabriquant ou vendant des produits substituables, car la part du prix de transport dans le prix de vente final ne sera pas assez grande pour déterminer vraiment un changement des prix de vente et un déplacement dans les choix de la clientèle. Il faut cependant reconnaître que même les nouveaux prix de transport sur les courtes distances ne couvrent pas encore les frais de revient : en effet, la mise à disposition d'un wagon (investissement, entretien, manœuvre...) coûte déjà 50 fr. avant d'avoir été chargé et expédié, et son transport ne rapporte, par exemple pour 20 km., que les recettes mentionnées au tableau 10.

TABLEAU 10

Classes de wagons							
1		4		7		11	
Chargements de (en francs)							
5 t.	10 t.	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.	5 t.	10 t.
40.—	68.—	33.—	56.—	29.—	50.—	22.—	39.—

Si une partie de l'économie suisse est appelée à participer de façon encore très modeste à une meilleure couverture des prix de revient des expéditions partielles et des envois de 5 t. et de 10 t. par wagons, elle bénéficie en revanche de réductions appréciables pour les envois par wagons de 15 t. et de 20 t., l'évolution de tous ces prix de transport étant encore très largement en retard sur celle des prix de gros depuis 1939 ainsi que le démontre le tableau 11, dans lequel sont confrontés les indices des nouveaux prix de transport et des prix de gros pour une douzaine de produits.

Le tableau 11 indique pour 1962 les prix de transport de quelques marchandises typiques des diverses classes de tarif ainsi que leurs indices correspondants et ceux des prix de gros par rapport à ceux de 1939: même après la révision des tarifs, ceux-ci restent très en retard par rapport aux prix de gros.

D'ailleurs, des études entreprises par la société bâloise Prognos AG au printemps 1961 auprès des autorités, des associations patronales et des entreprises privées de plusieurs cantons sur les transports et les tarifs ont démontré que *le facteur essentiel est bien plus la qualité du service que le prix de transport*. Lors de la conférence des transports et des ports de mer, tenue à Bâle le 23 octobre 1961 sous les auspices du Conseil d'Etat bâlois et de la Société List, les professeurs Salin et Kloten ont également reconnu d'une façon générale que *la politique des tarifs de transport n'était maintenant plus aussi déterminante qu'autrefois pour influencer l'implantation des entreprises*. On sait que les importations de marchandises sont taxées, par rapport à leur valeur au passage de la frontière suisse, d'environ 10 % de droits de douane en moyenne. Chacun sait aussi, écrivait récemment M. Eric Choisy ¹, que dans l'industrie « le coût de l'énergie est en général inférieur à 5 % du prix de revient: une augmentation du prix de l'énergie n'aurait donc qu'une influence minime par rapport au coût

TABLEAU 11

	Classes de tarif	Prix de transport pour 100 km. par tonne			Indices de 1962 (1939 = 100)	
		1939	1962	Charge-ments	Prix de transport	Prix de gros ¹
Sucre	1	20,0	19,0	(15 t.)	95	136
Fers profilés	2	17,4	17,1	(20 t.)	98	264
Froment	3	14,7	16,7	(15 t.)	114	263
Tourteaux fourragers	4	13,0	15,6	(15 t.)	120	214
Fonte brute	5	11,6	14,0	(20 t.)	121	299
Paille	6	11,8	15,2	(10 t.)	129	176
Anthracite	7	10,1	12,2	(20 t.)	121	228
Scories thomas pulvérisées	8	7,8	11,8	(15 t.)	151	196
Bois en grume	9	7,7	10,4	(20 t.)	135	322
Pierres sciées	10	6,6	9,3	(20 t.)	141	210
Bois à brûler	11	6,4	8,4	(20 t.)	131	184

¹1961.

des mesures sociales prises régulièrement depuis quelques années (augmentation des salaires, diminution de la durée du travail) ». On entend pourtant souvent dire que le coût de la vie est élevé à cause des frais de transport des produits. Or, n'oublions pas que les *frais de*

¹ *La Suisse horlogère*, octobre 1961, p. 9.

transport annuels du trafic-marchandises, qui constituent certes un élément des prix de revient de la production suisse, ne correspondent qu'à environ 2 %¹ du revenu national réel qui est lui-même redistribué dans le circuit économique en représentant directement et indirectement les prix de toutes les ventes du pays. Or, la hausse moyenne de 1 % des tarifs marchandises des chemins de fer suisses ne risque ni de compromettre ni d'élever le coût de la vie si ce n'est que de 0,02 %.

Compte tenu des variations du prix de revient avec le volume des transports, l'intérêt national exige que la capacité de transport du chemin de fer atteigne son plein emploi dans tous les secteurs de son activité. C'est à la réalisation de ce plein emploi que s'applique notamment la politique tarifaire et commerciale des Chemins de fer fédéraux suisses, politique dont nous venons de tracer la récente évolution à partir du 1^{er} janvier 1962. La compréhension et la confiance des usagers du rail seront pour ceux-ci les plus précieux des encouragements.

¹ Compte tenu même du fait que ces marchandises sont transportées presque deux fois (facteur de transport: 1,6) par suite des entreposages, des réexpéditions et de tous les aléas de la distribution de gros et de détail.



Siège : LAUSANNE, place Saint-François 14
2 agences à Lausanne
et 40 succursales, agences et bureaux dans le
canton

SÉCURITÉ

DISCRÉTION