

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

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 21 (1963)

Heft: 2

Artikel: La Suisse et les transports européens par rail dans le cadre de la Communauté économique européenne

Autor: Gschwind, Hugo

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-135612>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.01.2025

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

La Suisse et les transports européens par rail dans le cadre de la Communauté économique européenne¹

Hugo Gschwind

président de la Direction générale des Chemins
de fer fédéraux suisses

Par sa situation géographique, la Suisse est prédestinée à être une plaque tournante de l'Europe. Mais cette situation ne signifierait rien sans l'intervention de l'homme. Le Saint-Gothard n'a commencé à jouer son rôle européen que lorsque les Uranais eurent construit le pont des Schöllenen. Les tunnels du Saint-Gothard, du Simplon et du Lötschberg ont déterminé la vocation de transitaires des chemins de fer suisses. Les capitaux étrangers ont joué un rôle important dans la construction du réseau ferroviaire suisse et plus particulièrement des grands tunnels alpins. A cette occasion, des conventions internationales ont été signées. Dans celle du Saint-Gothard, conclue avec l'Allemagne, la Suisse a dû s'engager à fixer ses taxes de transit d'après les tarifs allemands. Depuis lors, ces engagements ont disparu, mais quelques conventions sont encore en vigueur.

L'essor économique de l'Europe et la modernisation de nos grandes lignes ont donné au trafic de transit des CFF une impulsion extraordinaire. Mais sa structure s'en est trouvée modifiée. Au commencement, c'était principalement le trafic des voyageurs en transit qui alimentait nos réseaux. La voiture particulière et l'avion ont fait perdre à cette clientèle son importance relative. L'augmentation des transports de marchandises a toutefois fourni une compensation. Dans ce secteur, l'avion n'est pas un concurrent redoutable, surtout pour les produits pondéreux. Le trafic routier lourd est handicapé momentanément par l'absence d'autoroutes et de tunnels routiers. La libération progressive de ce trafic, qui sera probablement imposée par le Marché commun, aura des répercussions défavorables sur la position transitaire des réseaux. Quant à la navigation fluviale, elle ne pourra pas franchir les montagnes. Cependant, la voie de transit risque d'être concurrencée par les projets fluviaux. Il serait prématuré de prévoir dès aujourd'hui, chiffres en main, leurs répercussions éventuelles, d'autant plus qu'il s'agit de projets qui ne seront pas réalisés de sitôt.

¹) Conférence prononcée sous l'égide des «Conférences économiques et sociales de Lausanne», le 25 janvier 1963.

Les chiffres que voici renseignent sur l'importance du trafic international pour les CFF en 1961 :

<i>Service des voyageurs</i>	Total	dont trafic international de transit absolu	%
— voyageurs (millions)	231,5	2,1	0,9
— voyageurs km (millions)	7.395	569	7,7
— recettes (millions de francs)	423,3	40	9,4
 <i>Trafic des marchandises</i>			
— tonnes (1000)	31.093	6.719	21,6
— tonnes km (millions)	4.336	1.809	41,7
— recettes (millions de francs)	632,5	145	22,9

En ce qui concerne le service des voyageurs, on constate que, dans le trafic international, les recettes sont élevées comparativement au nombre de personnes transportées. Deux raisons expliquent ce fait: la distance d'une part. Heureusement pour les CFF, les lignes de transit empruntent les longs parcours. D'autre part, le voyageur international fait généralement usage du billet normal, qui est le plus cher. Dans l'ensemble, 35 % des voyageurs paient le prix normal, mais ils fournissent 72 % des recettes. La grande masse des voyageurs suisses utilise les abonnements à prix réduits. 52 % voyagent en effet avec l'abonnement d'ouvrier ou d'écolier, qui ne procurent aux CFF que le dixième de leurs recettes-voyageurs, soit un peu plus que les voyageurs en transit.

Dans le trafic des marchandises, le pourcentage des tonnes-kilomètre est beaucoup plus élevé que celui des recettes. L'explication est la suivante: d'une part il s'agit d'un trafic par wagons complets ou même par trains-blocs. Les transports par wagons complets nous coûtent beaucoup moins que l'acheminement des colis, et le tarif par unité de poids est plus bas. D'autre part, les chemins de fer suisses peuvent faire preuve d'une grande souplesse en matière de tarifs internationaux. Il leur est possible d'appliquer des prix égaux à ceux que l'on peut obtenir en empruntant à l'étranger la voie ferrée ou maritime. Les tarifs internationaux sont des tarifs de concurrence, encore qu'ils soient établis en fonction du prix de revient. A l'intérieur de la Suisse, nous sommes encore obligés d'appliquer la tarification à la valeur, qui dépend plus des exigences de la politique sociale que du prix de revient. La conséquence en est que, pour couvrir les déficits engendrés par nos tarifs sociaux (abonnements d'écoliers et d'ouvriers, tarif des transports de lait, de bétail, etc.), nous sommes contraints de majorer les tarifs des wagons complets. En augmentant ces tarifs ou en les laissant au niveau actuel, nous favorisons le trafic routier et les projets de navigation intérieure.

Le trafic des marchandises en transit, qui a déjà atteint 4 millions de tonnes en 1929, s'est fortement développé depuis 1950, grâce à l'essor prodigieux des économies

allemande et italienne. La souplesse tarifaire des CFF et l'électrification des lignes d'accès à la Suisse, dont je reparlerai, ont largement contribué à cette évolution. Il ne faut pas non plus oublier le rôle considérable que jouent les maisons d'expédition suisses qui travaillent sur le plan international, et avec lesquelles nous coopérons amicalement. La structure du trafic des marchandises a beaucoup changé. Avant la guerre, le charbon constituait la colonne maîtresse du transit des marchandises. Aujourd'hui, il ne représente plus que le dixième du tonnage passant par la Suisse. Dans les onze premiers mois de 1962, plus de 1 million de tonnes de fruits et légumes ont traversé notre pays, tandis que le charbon est retombé à 640.000 t. Les tarifs de transit, bien qu'inférieurs aux tarifs intérieurs, laissent un bénéfice appréciable. Le transit d'un train-bloc de charbon et de ferraille dans le sens nord-sud ou de fruits et légumes dans le sens sud-nord nous cause relativement peu de frais supplémentaires, car il ne nécessite pas beaucoup de main-d'œuvre.

Etant donnée la rentabilité de ce trafic, vous comprendrez que les CFF aient le plus grand intérêt à le soigner. En outre, les transports en transit sont un élément actif de la balance des paiements de la Suisse.

La Communauté européenne du charbon et de l'acier

Le 18 avril 1951 fut créée, par le Traité de Paris, la Communauté européenne du charbon et de l'acier. Cet organisme, la CECA, a commencé à fonctionner le 10 février 1953 pour le charbon et le minerai de fer, le 1^{er} mai 1953 pour l'acier. L'article 70 de ce Traité, ainsi que les articles de la convention relative aux dispositions transitoires, demandent que les tarifs ferroviaires pour le charbon et l'acier soient appliqués au grand jour et en toute égalité de traitement. Les discriminations de toute nature sont notamment interdites dans le trafic entre les Etats membres. Le Conseil des ministres de cette Communauté a décidé, le 20 janvier 1955, d'instituer des tarifs ferroviaires directs pour les transports internationaux. La Suisse — plus particulièrement les CFF et le chemin de fer du Lötschberg — s'est trouvée devant une situation nouvelle. Avant la CECA, les représentants des réseaux avaient établi des tarifs dits internationaux. Depuis lors, une autorité supranationale, étrangère aux réseaux, est apparue. Pour les CFF, il n'y avait pas de véritable difficulté à accorder l'égalité tarifaire aux marchandises CECA, étant donnée la grande liberté dont ils jouissent dans ce domaine. En revanche, on s'est demandé si les chemins de fer des Etats membres pouvaient être obligés à mettre à disposition leur part CECA, même s'ils accordent des taxes inférieures aux taxes suisses de transit publiées. Des pourparlers s'engagèrent très tôt entre la Suisse et la Communauté. Le 28 juillet 1956 furent signés deux accords relatifs à l'établissement de tarifs ferroviaires directs et internationaux pour le transport du charbon et de l'acier à travers la Suisse. Les Chambres fédérales ont ratifié ces accords. L'un prévoit le recours aux consultations, l'autre règle une série de questions tarifaires. En définitive, la Suisse a dû s'engager à offrir ses tarifs de transit en vigueur en ce moment. La consultation est prévue en cas de

relèvement ou de réduction des tarifs de transit sans qu'un changement des tarifs suisses internes aille de pair. Pour régler la concurrence entre les réseaux, les chemins de fer suisses renoncent aux transports en transit quand le trajet par notre pays est plus long de 10 km.

La Suisse a donc très vite trouvé, sur le plan ferroviaire, un mode d'association avec la CECA. Cette association ne nous a pas coûté grand-chose, tandis que quelques réseaux ont subi des pertes considérables à la suite de la suppression des discriminations internes. La rapidité de cette collaboration s'explique de la manière suivante :

1. L'affaire se borne à une question économique bien définie.
2. De part et d'autre, on a été conscient de la nécessité d'aboutir à un accord. M. le ministre Gérard Bauer, représentant de la Suisse à la CECA, y a travaillé inlassablement et avec conviction.
3. La fraternité des cheminots. Les spécialistes tarifeurs à la CECA étaient d'anciens cheminots. Chose curieuse du reste, le délégué allemand portait un nom français et le délégué français un nom allemand. Les relations personnelles et l'esprit européen des cheminots ont facilité la tâche.
4. Le marché des capitaux suisses présentait un certain attrait pour la CECA, qui se proposait d'émettre un emprunt en Suisse.
5. Les réseaux ferroviaires de la CECA ne s'opposèrent pas à l'accord. La solidarité des réseaux a joué en notre faveur.

J'ai déjà fait mention de l'électrification des lignes d'accès à la Suisse, qui a été une opération à l'échelon européen. Permettez-moi quelques observations supplémentaires à ce sujet.

Vu les dévastations de la guerre, la renaissance du trafic routier et le manque de capitaux, les réseaux, sous l'impulsion de la SNCF, ont développé la théorie de la ligne bien équipée. Il s'agissait de concentrer le trafic sur les lignes principales et de les doter des derniers perfectionnements. Il est en effet prouvé que l'électrification accroît le potentiel de trafic et la rentabilité d'une ligne, à condition qu'un trafic minimum y soit acheminé. Pour le trafic supplémentaire jusqu'au point optimum, le phénomène de la dégressivité du prix de revient intervient. En contribuant à l'électrification des lignes d'accès, nous étions convaincus de créer un atout pour le transit, non sans permettre aux réseaux voisins de renforcer leur position. Les circonstances financières nous ont aidés. En 1953 déjà, l'électrification de la ligne Carlsruhe-Bâle avec le concours de la Confédération fut décidée. Par l'accord de Londres, l'Allemagne reconnut une partie du solde débiteur du clearing de guerre. La Suisse était d'accord d'investir en Allemagne une partie de la dette reconnue. Les CFF, en collaboration avec la DB, n'ont pas tardé à demander 200 millions pour l'électrification en question. En définitive, nous avons reçu 140 millions pour l'électrification de lignes d'accès à la Suisse. En fait, c'est l'Etat allemand qui finançait l'opération. Les CFF sont devenus créditeurs de la DB et débiteurs de la Confédération.

Un deuxième accord de ce genre fut conclu en 1954 avec la France. La SNCF était alors en train d'électrifier la ligne Valencienne-Thionville. Désireuse de prolonger l'électrification jusqu'à Bâle, elle sollicita l'aide financière de la Suisse. Nous ne pouvions accorder notre appui à un réseau et le refuser à un autre sans déroger à la politique de neutralité que nous avons toujours respectée entre les deux concurrents des rives du Rhin. Nous avons donc accueilli favorablement la démarche de nos voisins de l'ouest tout en leur demandant d'électrifier aussi la ligne de Dole à Vallorbe et à Pontarlier. La SNCF partageait notre manière de voir et il s'agissait de trouver l'argent. Une fois de plus, les circonstances nous ont été favorables. Les avoirs de la Suisse à l'Union européenne de paiement atteignaient à ce moment le plafond voté par les Chambres fédérales. En consolidant une partie de ce crédit, on n'eut plus besoin d'élever le plafond.

En 1955, ce fut le tour de l'Italie. Il s'agissait de moderniser la ligne d'accès au Simplon et d'électrifier la ligne d'accès au Saint-Gothard par Luino. La mobilisation d'un montant de 200 millions de francs, comme pour la SNCF, fut de nouveau facilitée par la situation de l'Union européenne des paiements. On parlait à ce moment de liquider cette institution et d'épurer le compte de façon qu'il ne reste que d'ultimes créditeurs et débiteurs. En outre, le mécanisme des paiements était en train de changer. La relation or-crédit passa de deux parts égales à trois quarts d'or et un quart de crédit. Cette transaction financière devait permettre de réduire les soldes créditeurs et de trouver du même coup un débiteur intéressant.

Dans toutes les conventions passées entre les Etats et dans les accords signés par les réseaux (les CFF ont joué les banquiers avec l'argent de la Confédération), les contractants se sont engagés à ne rien négliger pour développer le trafic ferroviaire et plus particulièrement le trafic de transit, comme aussi à s'abstenir de toute mesure discriminatoire.

La dernière transaction eut lieu en 1957, avec l'Autriche, en vue de la modernisation de la ligne de l'Arlberg.

En considérant le passé et les progrès du Marché commun, on peut dire que l'on a fait acte de prévoyance en favorisant l'électrification des lignes d'accès à la Suisse. Le transit des produits métallurgiques a fortement augmenté depuis lors. Quant à la régression des transports de charbon, elle est due non pas à l'existence de la CECA, mais à la crise structurelle consécutive à l'emploi généralisé de combustibles liquides.

Une seule difficulté sérieuse s'est présentée dans les affaires avec la CECA. Il y a deux ans, les CFF, anticipant sur la réforme des tarifs pour wagons complets, avaient réduit les tarifs intérieurs pour le charbon. La CECA demanda alors une réduction analogue pour les tarifs de transit. Nous nous y sommes opposés, car les accords ne prévoyaient pas un tel parallélisme. Il est vrai que la consultation n'a pas joué. La difficulté a été réglée par un compromis. En résumé, on peut dire que cette association partielle avec la CECA, en matière de transports, a bien fonctionné.

La relance européenne a inauguré, par le Traité de Rome du 25 mars 1957, une nouvelle phase de l'intégration européenne. Les Etats signataires de ce Traité se sont en effet engagés à créer une communauté économique avec des fins politiques.

Lorsque cet organisme commença à se diriger vers son objectif d'une façon qui surprenait les pessimistes, les pays européens qui n'en faisaient pas partie se groupèrent dans l'Association européenne de libre-échange (AELE). La Suisse était du nombre.

Du point de vue des transports, il y a une grande différence entre ces deux organisations. L'AELE ne s'occupe pas de ces questions, alors que le Traité de Rome régit aux articles 74 à 84 la politique des transports par chemin de fer, par route et par voie maritime. Ces articles laissent une très large place à l'interprétation, car les problèmes sont très complexes. Je ne veux pas sortir du cadre de mon exposé en détaillant les articles des mémorandums et règlements qui s'y rapportent. Je me bornerai à en citer l'essentiel.

Les articles 74 et 75 chargent le Conseil d'établir des règles communes, applicables aux transports internationaux, et de fixer les conditions auxquelles les transporteurs non résidents sont admis à exercer leur activité dans un Etat membre. L'article 76 précise que jusqu'à l'établissement des nouvelles dispositions sur la discrimination, celles qui existent peuvent être maintenues. L'article 77 traite des aides admissibles, qui répondent aux nécessités de la coordination des transports ou qui correspondent à un dédommagement pour certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. L'article 78 veut que toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport tienne compte de la situation économique des transporteurs intéressés. L'article 79 prescrit qu'à la fin de la deuxième étape au plus tard, c'est-à-dire le 31 décembre 1965, les discriminations concernant les prix et les conditions de transport des marchandises seront abolies si elles n'ont pas été approuvées par le Conseil. Selon l'article 80, les discriminations peuvent être autorisées par la commission des transports de la Communauté, sur proposition des Etats membres, dans la mesure où elles seront justifiées par les exigences d'une politique rationnelle, par les besoins de régions économiquement faibles ou encore par la concurrence. En vertu de l'article 81, les taxes de redevance qui sont mises en compte par un transporteur au passage de la frontière ne doivent pas dépasser un niveau raisonnable, en rapport avec les frais réels.

S'il était facile de rédiger ces articles, il l'est moins de les interpréter et de les appliquer. Comme je l'ai déjà dit, les problèmes sont très complexes. On pose des principes, auxquels on peut souscrire du point de vue de la coordination économique des transports. D'autre part, on prévoit des exceptions et dérogations dont il n'est pas encore possible de mesurer la portée.

Se fondant sur les dispositions de l'article 79, le Conseil a adopté le 27 juillet 1960 le fameux règlement n° 11 concernant la suppression des discriminations en matière de prix et de conditions pour le transport des marchandises. Si les CFF devaient l'appliquer, ils seraient éventuellement amenés à supprimer des tarifs réduits, applicables à un certain nombre de produits de l'agriculture suisse (fruits, légumes, fourrages, bois), et à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'observation de l'article 5 du dit règlement, qui prévoit la communication des tarifs et accords particuliers aux autorités nationales et à la commission de la CEE. La suppression des

tarifs intérieurs réduits ne nous attristerait guère, mais elle ne recueillerait certainement pas les suffrages des organisations agricoles. En revanche, la communication des tarifs, voire leur publication, pourraient affaiblir notre position concurrentielle. La possibilité de conclure des accords dans la limite de quelques règles générales nous a donné la souplesse nécessaire pour affronter la concurrence. Les fonctionnaires qui ne connaissent pas les exigences de la vie commerciale pourraient voir dans ces accords une discrimination, même une infraction aux articles sur les cartels.

Le 10 avril 1961, celle des sept commissions de la Communauté qui s'occupe des questions de transport a soumis aux autorités un mémorandum énonçant les principes à observer pour atteindre trois objectifs du traité, c'est-à-dire :

- a) L'élimination des obstacles que les transports peuvent opposer à la réalisation du Marché commun.
- b) L'intégration communautaire des transports.
- c) L'organisation générale des transports dans la Communauté. On demande l'application des cinq principes suivants:
 1. Egalité de traitement de tous les transporteurs en ce qui concerne l'infrastructure et l'entretien. Pour maintenir une saine concurrence, il faut créer pour tous des conditions de départ semblables. En principe, les frais seraient supportés par les utilisateurs et non pas par la collectivité. Une subvention pourrait se justifier tout au plus par le souci de soutenir des régions économiquement faibles.
 2. Autonomie financière des entreprises de transport. Les transporteurs peuvent établir leurs propres tarifs, à condition qu'ils assurent leur équilibre financier.
 3. Liberté d'action des entreprises de transport. Cependant, le mémorandum admet pour elles une certaine contrainte qui pourrait être nécessaire en raison de la structure particulière du marché des transports et, plus encore, en raison du rôle que les services publics jouent dans ce secteur.
 4. Libre choix de l'utilisateur.
 5. Coordination des investissements en vue de faciliter la création d'un marché commun.

Ce mémorandum tente de concrétiser la politique des transports énoncée dans le Traité. Il n'y est cependant pas encore parvenu suffisamment pour que l'on puisse en apprécier les répercussions dans la pratique.

Depuis lors, deux spécialistes des questions de transport de la Commission européenne ont présenté des rapports très bien préparés. Le premier de ces rapports, daté du 11 décembre 1961, a pour auteur M. Paul Kapteyn; le second, du 2 mai 1962, a été rédigé par M. Müller-Hermann. Tous deux donnent une vue générale de l'orientation à conférer à la politique commune des transports. Le second a été présenté le 8 mai 1962 à Strasbourg, au Parlement européen, où il a fait l'objet d'une résolution sur cette politique. Du fait que le Parlement de Strasbourg n'engage pas le Conseil

des ministres de la Communauté, sa résolution ne détermine pas la politique des transports du Marché commun. La résolution souhaite que l'accès au Marché soit réglementé conformément aux besoins en matière de transports et que les prix de ces services se forment en fonction du prix de revient et de la situation du marché. Pour prévenir une concurrence onéreuse entre les transporteurs, on demande l'application de tarifs à fourchette et la publication des prix minimums et maximums constituant cette fourchette. Ces tarifs doivent tenir compte des exigences de la politique économique et notamment de la politique régionale et agricole, à condition que n'intervienne pas de pratique faussant le libre jeu de la concurrence et que les mesures de soutien soient seulement appliquées pendant qu'elles sont nécessaires. Dans la mesure où l'Etat exige des entreprises de transport l'application de tarifs qui ne couvrent pas le prix de revient, il doit de cas en cas accorder des indemnités. Le Parlement européen souhaite que soit instaurée une politique des investissements ayant pour but la création d'un vaste réseau de transports. En principe, l'investissement doit être rentable, compte tenu toutefois des intérêts des régions économiquement faibles. La résolution demande l'harmonisation des conditions sociales, en vue d'une amélioration du niveau de vie des travailleurs de la branche. Elle charge enfin la commission de la CEE d'établir un calendrier pour accélérer la mise en œuvre des objectifs du Traité. La caractéristique de ce calendrier, qui s'étend jusqu'à 1972, réside dans la demande de l'adoption simultanée de plusieurs mesures dans différents domaines, afin de surmonter les oppositions partielles des membres.

La résolution du Parlement européen ne lie aucunement le Conseil des ministres de la Communauté. Cependant, elle suit les recommandations des mémorandums élaborées par la commission et les rapporteurs. Si les décisions définitives se fondent sur les principes énoncés dans les travaux préparatoires, on peut dire que la politique des transports de la Communauté ne devrait pas soulever pour la Suisse de problèmes d'adaptation majeurs ou se heurter à des obstacles insurmontables.

Il a déjà été question de la place importante que le transit des marchandises occupe dans l'économie des CFF. Si on analyse ce transit par points de départ et de destination, on peut dire qu'il est constitué à raison de 80 % par des marchandises circulant entre deux pays membres du Marché commun; 9 % seulement de notre transit a son origine et son aboutissement dans deux pays de la Zone de libre-échange. Ce fait ne surprend nullement si l'on consulte une carte de géographie. Les CFF dépendent beaucoup plus du Marché commun que ce n'est le cas de l'économie suisse en ce qui concerne les importations et les exportations. Voici quelques chiffres:

Total	Importations	Exportations
Marché commun	62 %	42 %
Zone Europe	80 %	60 %

Il va sans dire que les CFF et le chemin de fer du Lötschberg ont tout intérêt à ce que la Suisse trouve le moyen de coopérer avec la Communauté. Si l'association se révélait impossible ou si la politique des transports de marchandises de la Com-

munauté se concrétisait avant l'association, il faudrait envisager, à mon avis, un arrangement partiel pour le transit par la Suisse, comme on l'a fait avec la CECA. Le Saint-Gothard et le Simplon jouent un rôle si important dans l'échange des marchandises en Europe que l'intérêt du continent commande d'intégrer d'urgence ces deux lignes dans les transports du Marché commun.

Quant à la politique commune des transports en matière de trafic des voyageurs, elle ne paraît pas devoir poser de problèmes d'importance majeure pour les chemins de fer. Seule la question de la libéralisation des transports routiers pourra éventuellement entrer en conflit avec le principe de la régle postale en vigueur en Suisse.

Les Six ont fondé une banque européenne d'investissements qui fonctionne déjà. Elle a financé ou veut encore financer un programme d'investissements pour l'aménagement et la modernisation de l'infrastructure des transports. L'impossibilité de réaliser simultanément l'ensemble des projets retenus a conduit à la recherche des priorités. En ce qui concerne les chemins de fer, deux projets ou réalisations nous intéressent directement: la modernisation de la ligne Chambéry-Modane et la conversion du courant de traction sur le versant italien. Des travaux semblables sont entrepris avec l'aide de la banque sur la ligne du Brenner. Dans le domaine de la route, relevons la jonction de la route du Brenner avec l'autoroute du Soleil. Le Brenner joue déjà un grand rôle dans le trafic international des marchandises. Plus de 400.000 t. par an y ont déjà transité par route entre le sud et le nord de l'Europe. Dans le secteur des voies navigables, la création du grand axe nord-sud par le Rhin et le Rhône pourrait modifier dans une certaine mesure le courant international des marchandises. Je ne veux pas parler des projets suisses dans ce domaine. Notons cependant qu'ils ne feront pas dévier les courants internationaux, bien que la canalisation du Rhin en amont de Bâle et le canal transhelvétique soient de nature à affecter les transports de marchandises de notre réseau.

L'électrification et la modernisation des lignes d'accès au Saint-Gothard et au Simplon ont renforcé la position de notre réseau et du chemin de fer du Lötschberg dans le trafic de transit. Cette aide financière a été critiquée par ceux qui prétendent que, puisque les CFF appartiennent au peuple suisse, ils doivent satisfaire d'abord les besoins du pays. J'ai répondu une fois à un Conseiller national, qui prêchait cette doctrine, que le déficit des CFF appartiendra aussi au peuple suisse si on ne donne pas une certaine priorité aux lignes de transit. La modernisation des lignes d'accès ne sera pleinement efficace que si nous nous efforçons de faire de nos axes de transit des lignes bien équipées. Nos grands centres industriels sont heureusement desservis par ces lignes.

Mais la modernisation ne sert à rien si les wagons sont retenus à la frontière par des formalités douanières. C'est pourquoi nous avons entrepris l'agrandissement des gares de triage de Chiasso et de Bâle-Muttenz, après l'achèvement de celle de Buchs. D'autres travaux sont en cours à Genève, et il en ira bientôt de même à Schaffhouse. Nous nous sommes demandé ce qu'il adviendrait de ces gares frontières si les formalités douanières venaient à être abolies entre les membres de la Communauté. Pour le moment, le problème ne se pose pas. Mais la position de nos lignes

de transit pourrait être affectée si, par exemple, le Mont-Cenis était un jour affranchi du contrôle douanier pour les marchandises du Marché commun, tandis qu'il resterait en vigueur à Chiasso et à Domodossola si la Suisse n'entrait pas dans le Marché commun comme membre ou comme associé.

Si nous donnons la priorité à la modernisation de nos grandes lignes de transit, nous ne négligeons pas pour autant le trafic intérieur. Mais nous ne pouvons pas tout faire à la fois, car nous manquons de cadres pour préparer les projets et de main-d'œuvre pour les exécuter. La surchauffe de notre économie nous pose des problèmes délicats, maintenant que le degré optimum d'utilisation de notre appareil de transport est dépassé. Des goulots d'étranglement entravent le trafic. C'est la raison pour laquelle on parle, par exemple, de la nécessité de rendre l'Aar navigable.

La Communauté européenne tend à une saine coordination économique du trafic et à des tarifs en relation avec les prix de revient des transporteurs intéressés. Nombre de difficultés sont en effet la conséquence d'une mauvaise coordination résultant des tarifs en vigueur. Nous pourrions aisément surmonter bien des obstacles s'il nous est possible de refuser, par l'augmentation adéquate de nos tarifs, un trafic qui nous coûte beaucoup trop cher et qui serait acheminé plus rationnellement par la route. Nous conservons ce trafic parce que nos tarifs sociaux sont trop bas. Voici un exemple: il arrive que nous ne puissions pas mettre les véhicules requis à la disposition des clients, mais le trafic du bétail accapare près du dixième de notre parc de wagons tout en ne fournissant qu'un peu plus de 1 % des recettes du service des marchandises. Ce trafic exige en outre beaucoup de manœuvres et couvre à peine 20 % de nos frais. Je pourrais multiplier les exemples. Nous serions enchantés que la navigation sur le Rhin et l'Aar nous enlève ce trafic non rentable. Mais elle vise la marchandise grâce à laquelle nous couvrons les déficits de nos trafics sociaux. Une telle répartition ne serait pas de notre goût.

Avant de conclure, je voudrais revenir sur trois problèmes de portée générale. Tout le monde admet la nécessité de l'égalité des positions de départ, notamment en ce qui concerne l'infrastructure, l'entretien, les subventions, etc., pour instaurer une saine concurrence entre les transporteurs. Or cette égalité n'existe encore dans aucun Etat, pas même en Suisse. Des divergences se font déjà sentir dans la théorie. Du point de vue politique, les intérêts s'opposent. Il ne faut donc pas s'imaginer que l'égalité de traitement est pour demain. La résolution du Parlement européen qui demande la simultanéité des mesures ne se manifesterait certainement pas dans cette direction, ainsi qu'il ressort de la décision prise le 14 juin 1962 par le Conseil de la Communauté, quand il a arrêté les premières mesures pratiques d'une politique commune des transports en engageant les pays membres à libérer au plus tard à la fin de l'année 1962 les transports internationaux de marchandises par route pour le compte d'autrui dans une zone qui s'étend de part et d'autre de la frontière sur une distance de 25 km. à vol d'oiseau. Il est vrai que 25 km. ne représentent pas une grande distance, mais on peut prévoir une extension. La libération du trafic international par route peut être dangereuse pour les CFF tant que les conditions de départ ne seront pas harmonisées et que la tarification sera hypothéquée par le

système *ad valorem*, qui est démodé. La Suisse est un pays importateur par excellence. Si elle devait libérer le trafic routier, la concurrence étrangère aurait des répercussions fâcheuses sur le trafic ferroviaire, voire aussi routier, de notre pays, car elle pourrait s'y implanter librement.

Une proposition qui semble dominer dans une large mesure l'opinion de la commission sur l'ensemble de la politique des transports est celle qui a trait aux tarifs à fourchette. De quoi s'agit-il ? Les théories en matière de prix sont vivement discutées depuis longtemps par les tarifeurs des réseaux et par les organismes de surveillance. Toutes ont des défenseurs. Malheureusement, elles n'ont pas été d'une grande utilité pour les réseaux, car leur rentabilité n'est pas fameuse. Les divergences subsistent par conséquent et les systèmes tarifaires diffèrent toujours. Ce sont les chemins de fer hollandais qui jouissent de la plus grande liberté sur le plan commercial. Leurs tarifs sont établis plus ou moins en fonction du prix de revient et de la concurrence. Ils doivent permettre au réseau de faire ses affaires. Grâce à cette liberté et à la politique tarifaire, il enregistre très rarement des déficits. Dans d'autres pays de la Communauté, la politique tarifaire est dominée par des considérations de politique générale, sociale et économique. Les tarifs *ad valorem* ne tiennent pas compte du prix de revient, ni de celui de la concurrence. Il s'ensuit naturellement un déficit chronique.

Par la tarification à fourchette, les organes officiels fixeraient impérativement les limites des tarifs vers le haut et vers le bas. Les entreprises de transport seraient en principe libres de conclure des contrats pour des prix qui se situent dans la marge officielle. La limite supérieure du tarif devrait protéger les usagers contre les abus résultant de positions aussi fortes que des monopoles. Le deuxième rapport de M. Kapteyn relève que ce danger n'est à craindre que dans le secteur ferroviaire. Mais comment fixer la limite supérieure ? Il ne sera pas facile de trouver un critère.

La limite inférieure du tarif vise deux objectifs :

- a) l'utilisation rationnelle des facteurs de production des transporteurs;
- b) la renonciation à une concurrence onéreuse.

Qu'il s'agisse de la limite inférieure ou de la limite supérieure, les autorités éprouveront les mêmes difficultés à les fixer. Si l'on veut atteindre l'autonomie financière, la limite supérieure des tarifs doit couvrir les prix de revient en laissant une certaine marge positive, et la limite inférieure doit couvrir au minimum les coûts marginaux du transport. Mais les chemins de fer sont mal renseignés sur leurs prix de revient. Les systèmes tarifaires *ad valorem* ne les ont pas obligés à les connaître. D'autre part, il n'est pas facile de déterminer le prix de revient ou le coût marginal du transport d'un envoi quelconque. Le prix de revient change au gré des fluctuations du trafic et des lignes. Sur un parcours à grand trafic, il est plus bas que sur une ligne secondaire. La transparence du marché n'existe pas.

Depuis dix ans, nous nous efforçons de connaître nos prix de revient moyens pour les différents groupes du trafic des marchandises : wagons complets, colis, trafic du bétail, etc. Le point de départ est fourni par une comptabilité que les autres

réseaux n'ont pas développée autant que les CFF. Etant donné ces difficultés, il est probable que la tarification à fourchette créera un compromis politique entre les différents systèmes nationaux de la formation des prix. A cet égard, la liberté ne pourra pas être respectée, pas plus que la théorie du prix de revient.

Une autre question se pose à ce sujet. Ceux qui parlent de la nécessité de la transparence du marché réclament la publication de la fourchette. La commission européenne voulant imposer des tarifs à fourchette à tous les modes de transports, les chemins de fer en général, et les CFF en particulier, se trouveraient de ce fait fort mal préparés pour affronter la concurrence. Il est vrai que la route aligne ses tarifs sur ceux du rail. Tant que les réseaux ne peuvent pas adapter leurs tarifs aux prix de revient, la route aura la possibilité d'écrémer les transports. La publication demandée avant la réalisation de l'égalité de traitement mettrait les réseaux contrôlables dans une situation difficile. Il va sans dire que les clients revendiqueraient l'application des tarifs inférieurs. Comment garder l'autonomie financière si on perd le trafic rentable mais garde le monopole du trafic déficitaire ?

En raison de l'incertitude qui règne encore au sujet de cette fourchette, il serait prématuré de porter un jugement définitif ou d'accuser la Commission d'infidélité aux principes fondamentaux. On ne peut pas brûler les étapes, ni songer à découvrir dès l'abord une solution idéale qui n'a pas encore été trouvée sur le terrain national.

L'application de la politique des transports de la Communauté posera des problèmes d'organisation. Des différentes possibilités qui s'offrent, je ne veux retenir que les deux extrêmes. La Commission des transports pourra se muer en une sorte d'« Interstate Commerce Commission », sur le modèle de celle qui existe aux Etats-Unis. Cette Commission exerce une grande autorité sur le trafic dans les Etats des USA, qu'il s'agisse des tarifs, du droit ou du contrôle. Connaissant la situation financière des réseaux américains, on ne peut pas prétendre qu'elle ait bien résolu jusqu'à présent les problèmes fondamentaux de la coordination rationnelle et économique des transports. A l'autre extrémité de l'échelle, nous avons la solution consistant à faire appliquer la nouvelle politique des transports par l'organisation professionnelle, sous la surveillance des Etats. Les chemins de fer européens pourraient mettre à disposition une organisation qui a fait ses preuves et qui a créé depuis longtemps l'Europe du rail. Les réseaux européens groupés dans l'UIC¹ et dans ses différents organismes ont été à l'avant-garde d'une intégration européenne, qui n'a même pas été entravée par le protectionnisme officiel d'avant-guerre. Les pays de l'Est, à l'exception de l'URSS, sont membres de l'UIC.

Pour l'instant, il n'est pas possible de prédire l'avenir du Marché commun et de l'AELE. Ces deux groupements ne peuvent cependant pas s'isoler réciproquement. Les échanges avec les pays de l'Est se développeront si l'on parvient à éviter une crise politique. Le problème des transports européens dépassera donc toujours le cadre d'un groupement quelconque. L'UIC, qui représente l'Europe du rail, pourra jouer un rôle efficace.

¹) UIC = Union Internationale des chemins de fer.

La politique des transports européens par rail dans le cadre de la Communauté économique européenne n'est pas encore fixée dans tous ses détails. Mais le Traité de Rome a reconnu l'importance du problème. Pour la Suisse, plaque tournante de l'Europe, et pour les CFF, réseau de transit par excellence, la collaboration avec les autres réseaux de tous les pays d'Europe, qu'ils soient membres de la Communauté économique européenne, de l'Association européenne de libre-échange ou du bloc de l'Est, a été et restera une véritable mission.

Revue économique et sociale

Réflexions sur l'entreprise : administration et formation

TABLE DES MATIÈRES

P.-R. GÆTSCHIN: Avant-propos

Th.-A. GRAVES Jr.: IMEDE ou l'évolution d'une Ecole internationale de perfectionnement de cadres d'entreprise durant ses cinq premières années

J. GOLAY: L'évolution de l'économie mondiale et son incidence sur l'industrie

Ed.-P. LEARNED: Le cours de politique et de direction générale de l'entreprise à l'IMEDE

W.-G. BENNIS: Une liaison dangereuse: science et action

D.-S.-R. LEIGHTON: Les transformations sociales en Europe occidentale et leurs conséquences dans le domaine du «marketing»

V. JOLIVET: Le coût du capital dans les entreprises

R. WIXON: Les principes comptables et les décisions d'affaires

E.-J. KOLDE: Les fonctions des sociétés affiliées domiciliées à l'étranger dans la structure administrative d'une entreprise commerciale internationale

Prix Fr. 12.— (étranger Fr. 13.—)

Commandes auprès du secrétariat de la Société d'études économiques et sociales, place de la Cathédrale 5, ou case postale 2192, LAUSANNE. Tél. 221147. Compte de ch. post.: II. 7100.