

Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales
Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales
Band: 17 (1959)
Heft: 2

Artikel: La situation des Chemins de fer fédéraux
Autor: Gschwind, Hugo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-135084>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

La situation des Chemins de fer fédéraux¹

par HUGO GSCHWIND,
président de la Direction générale des CFF

L'altération de la situation financière des Chemins de fer fédéraux qui est intervenue au cours de ces derniers mois et le budget du compte de profits et pertes pour 1959, qui prévoit un déficit de 30,7 millions de francs, ont frappé l'opinion publique. Les CFF entrent-ils, après sept années de prospérité, dans une période de vaches maigres ?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de jeter un rapide regard en arrière. La conjoncture hautement favorable de l'après-guerre a valu aux CFF aussi, notamment depuis 1950, un développement extrêmement avantageux du trafic. La forte motorisation ne porta nullement, semble-t-il, atteinte au rail. Les augmentations successives de salaire accordées depuis 1952 au personnel furent couvertes sans qu'il fût nécessaire de recourir à une majoration tarifaire, grâce à un accroissement du rendement net. Il ne subsistait plus aucune trace, pour les CFF, de la prétendue crise de structure des chemins de fer.

Comment expliquer cette évolution, alors que les chemins de fer des Etats qui nous environnent, à l'exception du réseau ferré néerlandais, étaient déficitaires en dépit de la situation économique générale favorable ?

Il y a plusieurs raisons à cela, qu'il nous faut rapidement mentionner. Les difficultés consécutives à la guerre ne touchèrent pas les CFF, qui furent en outre, jusqu'en 1952, préservés de la concurrence automobile grâce au statut des transports automobiles (ATO).

¹ Conférence donnée le 15 décembre 1958 à la Société de statistique et d'économie politique de Bâle, et publiée en allemand dans les « Annales suisses d'économie des transports », n° 1/1959.

Après la disparition de l'ATO, les CFF tentèrent d'arriver avec les entrepreneurs de transports automobiles à longue distance à une certaine coordination du trafic. C'est alors que fut établi l'accord contractuel de l'Union suisse pour le trafic des marchandises (UTM), qui reposait sur deux principes fondamentaux :

1. Les Chemins de fer fédéraux s'engageaient à ne pas empiéter sur le trafic routier à grande distance. En contrepartie, les partenaires routiers prenaient l'engagement de n'accroître leur capacité de transport qu'avec l'autorisation d'un office central à composition paritaire, dans lequel figuraient aussi des délégués de l'économie. L'augmentation de la capacité devait être en accord avec celle du trafic.
2. Les partenaires s'engageaient à ne pas recourir à des mesures tarifaires de combat et à tenter d'établir et d'harmoniser leurs tarifs dans l'intérêt de l'économie nationale.

S'il est vrai qu'il ne fut pas possible d'enrayer la motorisation routière, on parvint cependant, avec le concours des ports bâlois et sans recourir à une guerre tarifaire qui aurait causé des pertes aux deux partenaires, à maintenir l'ordre dans le trafic d'importation. La part des CFF aux transports de marchandises expédiées des ports rhénans s'éleva pendant ces dernières années à environ 80 %. La forte augmentation des importations facilita le partage du gâteau. Il ne fut malheureusement pas possible d'élaborer également une réglementation pour les transports à petite distance. La Confédération et les cantons auraient dû assumer les fonctions que les ports de Bâle exercent dans le trafic à longue distance et les pouvoirs publics adopter, dans leurs prescriptions relatives aux soumissions, une disposition prévoyant que, parmi les entreprises professionnelles de transports à courte distance, seules pourraient recevoir des ordres celles qui s'engageraient par contrat à observer certaines règles déterminées. Les conditions visaient à maintenir le potentiel de la route en accord avec le développement du trafic et à créer ainsi les préliminaires d'une politique raisonnable des prix.

Au début, la liberté absolue en matière de transports de marchandises à courte distance — on n'avait jamais songé à réglementer les transports effectués par les entreprises pour leurs propres besoins — parut supportable. La superconjoncture dans le

bâtiment et l'économie générale florissante absorbèrent la forte augmentation de ce potentiel. Les chemins de fer furent, en outre, protégés par les dispositions de la loi sur la circulation routière qui limitait la charge maximum des camions. L'interdiction de circuler de nuit et le dimanche constituait également une aide. Ces restrictions déployaient leurs effets particulièrement dans le trafic frontalier. L'absence d'autoroutes et de tunnels routiers dans les Alpes représentait une autre protection. Le maintien du trafic d'importation et de transit en fut ainsi facilité. Les CFF jouissent encore du privilège de n'avoir pas à affronter la concurrence de la navigation intérieure. Tout au contraire, le Rhin constitue pour eux un apport important. Grâce aux ports rhénans, il fut possible d'éviter une concurrence ruineuse de la route dans le trafic d'importation.

De même, la navigation aérienne ne représente pas encore, en Suisse même, une concurrence dangereuse. Il est vrai que, dans le trafic européen, certains transports se font maintenant par avion. En revanche, le trafic aérien intercontinental a apporté aux CFF aussi une nouvelle clientèle. Les pertes qu'ils ont subies dans ce domaine se trouvent ainsi compensées dans une certaine mesure par des gains.

Ces conditions géographiques favorables se trouvèrent complétées par d'avantageuses conditions internes. L'électrification des CFF put déployer tous ses effets grâce à une augmentation du volume du trafic. Certes, les sources d'énergie durent être accrues à un prix élevé. Mais l'existence d'usines électriques construites à bon marché avant la guerre, ainsi que la réduction du taux d'intérêt, eurent pour conséquence que le prix du courant par unité n'augmenta pas comparativement au prix d'avant-guerre. D'autre part, l'assainissement de 1945, qui déchargea définitivement les CFF d'une dette de 900 millions de francs et convertit 400 millions de francs en capital de dotation, constitua un allègement sensible des charges d'intérêt. (L'assainissement fut la conséquence de l'accumulation des déficits et de l'insuffisance des amortissements. Les chemins de fer, en raison du monopole de fait dont ils jouissaient, ne furent pas autorisés, ce dans l'intérêt de l'économie du pays et de la défense nationale, à gagner assez d'argent pour couvrir leurs frais.)

L'attachement que le peuple suisse témoigne à ses CFF est un autre facteur important, si même, ainsi que nous le verrons plus

loin, il est partiellement intéressé. De nombreuses entreprises industrielles en revanche qui, à première vue, auraient pu être servies à meilleur compte par d'autres moyens de transport, restent fidèles aux CFF, ce dont nous leur sommes très reconnaissants. Nous sommes d'accord que notre politique tarifaire, qui a pu opérer en accordant des rabais à ses clients, a favorisé cette fidélité et rendu fort supportable le système du tarif *ad valorem* dans le trafic des marchandises.

Le grand essor du trafic eut enfin pour conséquence l'utilisation optimum de notre équipement. Conjuguée avec des mesures de rationalisation, cette utilisation optimum conduisit à une réduction des coûts de production par unité de production. Les augmentations de salaires furent couvertes par un accroissement du trafic. La modernisation des CFF, qui rendit possible en partie la rationalisation, fut financée sans qu'il en résultât une augmentation de la dette. En 1948, les capitaux empruntés s'élevaient, déduction faite du capital d'exploitation, à 1,47 milliard de francs, en 1957, à 1,33 milliard de francs. Ainsi donc, les CFF ont remboursé des dettes au cours de cette période.

Les chiffres suivants donnent une idée de l'évolution de la *productivité* :

Année	Etat du personnel		Dépenses pour le personnel		Unités de transport %
	Nombre	%	En millions de francs	%	
1938	29.776	100	191,9	100	100
1948	39.550	133	393,6	205	156
1948	39.550	100	393,6	100	100
1957	40.455	102,4	522,4	133	145
Budget 1959 . .	40.384	102,1	571,1	145	—

Alors que, pour la période 1938-1948, l'effectif du personnel augmentait de 33 %, la production s'accrut de 56 %. Pour la période 1948-1957, la production augmenta de 45 %, mais l'effectif du personnel de 2,4 % seulement. Le budget pour 1959 prévoit une légère diminution de cet effectif, indépendamment de la réduction de la durée du travail. Le compte salaires, y compris les dépenses pour les charges sociales, dépasse 140 %.

Il est intéressant d'analyser l'évolution du trafic des voyageurs et des marchandises, ce qui donne les chiffres suivants :

Trafic des voyageurs

Année	Personnes		Recettes	
	En millions	1938 = 100	En millions de francs	1938 = 100
1938	113,3	100	131,9	100
1948	207,7	183	276,6	210
1957	219,3	194	342,4	260

Trafic des marchandises

Année	Tonnes		Recettes	
	En millions	1938 = 100	En millions de francs	1938 = 100
1938	13,9	100	175,7	100
1948	18,5	133	343,0	195
1957	26,0	187	517,6	295

Ces chiffres montrent nettement que le trafic des voyageurs a très fortement augmenté pendant la période 1938-1948, tandis qu'il ne s'est ensuite développé que lentement, du fait de la forte extension du trafic automobile privé, et ce en dépit de la reprise du trafic international des voyageurs. Pour la période 1948-1957, le trafic des marchandises, grâce aux importations et aux transports en transit, déploya une activité réjouissante.

Mais en automne 1957, il se dessina dans le trafic des marchandises un mouvement rétrograde, dû à la réduction des stocks. La crise de Suez exerça tout d'abord les mêmes effets que le déclenchement de la guerre de Corée, à savoir la constitution de stocks à des prix accusant une courbe ascendante. Il en résulta pour les CFF une forte augmentation du trafic d'importation et de transit. Mais un revirement se produisit en été 1957 déjà. Le recul des prix sur les marchés mondiaux et l'incertitude qui caractérisait l'évolution de la situation économique conduisirent à une compression

du stockage, d'où pour les CFF une baisse du trafic par wagons complets. Pendant les dix premiers mois de 1958, les CFF transportèrent, pour ce qui est du tonnage, 13 % de moins de marchandises. Quant aux recettes provenant du trafic des marchandises, elles n'accusèrent qu'une diminution de 7 %. Le trafic des voyageurs continua à croître au début, mais fléchit aussi quelque peu au cours des derniers mois. Nous avons toutefois à enregistrer encore une différence de 2 % en plus comparativement aux mois de 1957.

A ce léger recul du trafic des marchandises vint s'opposer malheureusement une forte augmentation des transports de marchandises par la route.

Transports de marchandises au départ des ports rhénans de Bâle

	1957	1958 janvier- septembre
Par chemin de fer (1000 t.)	2782	2315
Par camions (1000 t.)	731	801
Transports par camion en pour-cent du total des transports	20,8	25,7

Les transports par rail reculèrent fortement, tandis que les transports routiers augmentèrent malgré le ralentissement prononcé de l'activité portuaire. Semblable évolution se manifesta dans les gares frontières. Les transports routiers à longue distance se maintinrent, avec environ 171.000 tonnes et, pour les dix premiers mois de 1958, au niveau de l'année précédente. La crise qui existe dans l'accord contractuel rail-route et qui depuis des années ne conduit qu'à des solutions transitoires éclata pleinement. Une solution définitive n'a pas encore été trouvée. De plus, une plainte a été présentée par des dissidents qui désirent charger et décharger des marchandises dans les ports de Bâle. Si cette plainte était admise, il serait impossible de dénouer la crise sur le plan du droit privé.

L'équipement des CFF, qui était mis à pleine contribution au cours de ces dernières années, n'accuse plus, à l'heure actuelle, une

utilisation optimum. Les coûts de production se répartissent sur un volume de trafic moins élevé et les frais par unité augmentent. L'inflation des dépenses pour le personnel se fait sentir dans toute sa rigueur. Tandis qu'en 1957 il était possible, après des versements de 51 millions de francs aux réserves et aux provisions, d'enregistrer un boni de 24 millions de francs, les CFF ne seront plus en mesure d'effectuer des amortissements extraordinaires et de renter le capital de dotation, mais pourront seulement opérer un versement de 8 millions de francs à la réserve légale.

Le budget pour 1959 est défavorable. Le produit d'exploitation figure au budget pour 105,7 millions de francs de moins qu'en 1957. Les recettes prévues sont de 40 millions inférieures à celles de l'année record 1957, atteignant cependant le niveau de l'exercice 1956, qui fut extraordinairement favorable. Cette aggravation de la situation est toutefois due principalement à l'inflation continue des coûts. Les dépenses sont de 65,7 millions de francs supérieures à celles du compte de 1957, dont 48,7 millions de francs de dépenses pour le personnel, montant qui ne tient pas compte de toutes les répercussions qu'entraînera la réduction de deux heures de la durée hebdomadaire du travail.

Qui a l'habitude de juger des problèmes en économiste ne sera pas surpris que les CFF, eux aussi, soient amenés à envisager une majoration des tarifs. Par rapport à l'avant-guerre, l'indice des tarifs est monté à 124 pour le trafic des marchandises et à 127 pour le trafic des voyageurs, alors que l'indice du coût de la vie a atteint 182,9 et que celui des salaires dépasse 200. On ne pourra donc pas reprocher aux CFF d'être la cause du renchérissement. Ils sont bien plutôt la victime de l'inflation des coûts. Leurs clients ont bénéficié, sous la forme de tarifs restés les mêmes, de l'augmentation de la productivité de notre réseau national. Mais tout a ses limites. La majoration proposée pour les tarifs du trafic des voyageurs doit rapporter 35 millions de francs annuellement.

La baisse du produit d'exploitation des CFF, d'une part, et les plans de la concurrence, d'autre part, nous obligent à nous poser la question suivante : A quoi en sommes-nous ? Je ne me perdrai pas à cet égard en pronostics sur l'évolution de la situation économique. Aussi longtemps que la population s'accroît et que le revenu national augmente, on est en droit de compter sur une nouvelle progression du trafic, même si la courbe de cette progression est

peut-être plus faible du fait que la reconstruction de l'Europe est terminée. Nous n'avons pas à rechercher dans cet ordre d'idées si la progression se fait directement ou d'une manière discontinue. Nous ne voulons pas non plus examiner les répercussions possibles de l'énergie atomique dans le domaine du transport de marchandises par chemin de fer. Cette question est en discussion. Les chemins de fer coopèrent à l'établissement de données statistiques en vue d'une étude scientifique de ce problème.

La question décisive est de savoir quelle attitude les chemins de fer peuvent défendre à l'avenir face à la concurrence croissante des transports par route, par eau et par les airs.

Les efforts qui sont déployés en vue de rendre le Rhin navigable jusqu'au lac de Constance et de relier le Rhin et le Rhône par le Plateau sont connus, de même que les projets d'autoroutes et de tunnels routiers. L'aéronautique est en pleine expansion. Non seulement Bâle, Genève et Zurich, mais aussi d'autres localités de notre pays désireraient leurs aérodromes. La loi sur la circulation routière est révisée en faveur des usagers de la route.

Je ne prendrai pas position sur tous ces projets, mais tenterai seulement d'en étudier les répercussions sur les CFF.

Lorsqu'on est exposé à la concurrence et qu'on doit s'attendre à son aggravation, il est de toute nécessité d'avoir une image nette de ses propres coûts de production. La meilleure politique des prix est vouée à sa perte si l'on produit à un prix trop élevé. Mais il faut, d'autre part, se demander si le système du tarif *ad valorem* qui a été adopté pour des raisons d'intérêt général, mais qui ne tient aucun compte des différents coûts de production, peut encore se défendre. Il est d'autant plus nécessaire de se poser cette question que, déjà du temps de leur monopole de fait, les chemins de fer ne furent pas, dans l'intérêt du pays, autorisés à gagner suffisamment d'argent.

Pour pouvoir répondre à ces questions, il est nécessaire de connaître les coûts pour chaque genre de transports. On ne procéda jusqu'en 1949 à aucun calcul des coûts de transport. Aussi longtemps que subsistait le monopole de fait, la nécessité ne s'en faisait pas sentir. Les recettes devaient dans leur ensemble couvrir les dépenses.

Lorsque, sous l'effet du déficit de l'année 1949, nous donnâmes comme instruction d'établir un compte des coûts de transport,

de nombreux employés des chemins de fer secouèrent la tête en déclarant que cela n'était pas possible en raison du régime économique imposé aux CFF et l'on tint pour le moins ce calcul pour un travail inutile. On était d'avis qu'il n'était politiquement pas possible de faire prévaloir une politique tarifaire fondée sur les coûts.

La calculation des coûts que nous avons introduite est un compte effectif. Elle se limite au trafic ferroviaire et ne tient donc pas compte des activités accessoires.

Je ne désirerais pas m'étendre sur la question du caractère problématique du calcul des coûts ; qu'il me suffise de faire les constatations suivantes :

La bonne organisation de notre comptabilité d'exploitation nous permet d'attribuer d'une manière certaine environ 22 % des dépenses aux différentes catégories de transports. Plus d'un tiers des dépenses a pu, sur la base des statistiques relatives aux prestations et aux coûts, être attribué également avec une grande exactitude. Un autre tiers a été réparti sur la base du principe de l'utilisation. Le solde d'environ 8 % a été attribué, selon cette clé de répartition, aux trois rubriques susmentionnées.

Pour ne pas courir le risque que, fondé sur de fausses considérations, l'établissement du compte des coûts de transports pût conduire à des conclusions contestables, les CFF sollicitèrent du professeur Walther un avis sur le compte des coûts de transport de l'exercice 1950. Le professeur Walther arriva à la conclusion que ce compte était exact et que le degré de précision obtenu pouvait absolument égaler la calculation industrielle. Les bases de calcul furent ensuite encore améliorées. Nos spécialistes, qui travaillent consciencieusement, évaluent de 3 à 10 % la marge d'erreur possible en ce qui concerne les dépenses des différentes sortes de trafic.

Le compte des coûts de transport fut établi pour les années 1950, 1952, 1954 et 1956. Les résultats ne furent pas publiés pour des raisons déterminantes. C'est que, premièrement, il fallut procéder à de nombreuses analyses techniques et horaires pour pénétrer plus avant dans la structure des coûts et que, deuxièmement, il est évident qu'une seule année ne peut refléter qu'une image partielle de la situation. Il est nécessaire de connaître les répercus-

sions de déplacements de trafic sur la structure des coûts. Recourons à un exemple : le premier calcul des coûts fit ressortir un important déficit pour le trafic des voyageurs dans son ensemble. Pour l'année 1956, ce trafic s'équilibre, ce qui s'explique partiellement par le fait que, grâce à une augmentation beaucoup plus forte du trafic des marchandises, il a participé pour une part plus grande en pourcentage aux coûts calculés selon la clef adoptée. C'est ainsi que le trafic des voyageurs a été déchargé.

Et voici tout d'abord quelques réflexions sur la question des différentes sources des coûts.

Il faut en premier lieu relever que la théorie selon laquelle les chemins de fer sont des entreprises dont le prix de revient est déterminé par les frais d'équipement et les charges d'amortissement est erronée. Pas moins de 60 % des dépenses totales du compte de résultats des CFF sont des charges concernant le personnel.

CHARGES D'EXPLOITATION ET D'ÉQUIPEMENT DANS LES GARES

Le lecteur sera surpris d'apprendre que le service des gares, y compris les charges d'équipement, représente le 47 % de nos dépenses totales. La moitié environ de notre personnel (fin 1957, 20.083 cheminots) travaille dans les gares, alors que le service de la traction (personnel des locomotives et des trains) n'exige que 6500 hommes.

Les CFF ont un réseau de gares très dense (833 gares, stations et haltes). Ils construisent et entretiennent eux-mêmes les bâtiments des gares. (Nous demandons, il est vrai, depuis quelques années, aux communes de contribuer aux frais de construction lorsqu'il s'agit d'installations ne répondant pas à un besoin du point de vue de l'exploitation). Les gares sont ouvertes de bonne heure et ferment tard. La mise en circulation des trains, la réception et la distribution des bagages et des colis et leur chargement et déchargement occupent de très nombreuses personnes.

Est-il possible de supprimer des gares ? Indépendamment du fait qu'il s'agit là d'un problème politique épineux, on n'en retirerait pas grand avantage, car seules des stations de minime importance pourraient être supprimées. Ce sont du reste les

grandes gares qui occupent la forte majorité du personnel. Il faudrait déjà se mettre à supprimer les lignes secondaires déficitaires. Du point de vue d'une coordination des transports reposant sur une base économique, il y aurait lieu en Suisse comme à l'étranger d'approfondir cette question. De plus, l'armée exige davantage de véhicules à moteur.

Mais le problème des lignes secondaires est avant tout une question d'ordre politique. Les CFF ne peuvent supprimer aucune ligne sans l'approbation du Parlement. Les oppositions — nous avons fait nos expériences au sujet du Wehntal et aujourd'hui à propos de la contrée de Ramsen — reposent sur deux considérations :

1. La traction électrique est une garantie en temps de guerre.
2. Avec leurs tarifs fixés dans l'intérêt de l'économie générale, les chemins de fer fournissent des prestations d'un prix avantageux qu'aucun autre transporteur n'offre. Nous examinerons plus loin si ces prestations sont financièrement supportables pour les chemins de fer.

Comment les CFF peuvent-ils réduire les charges qu'ils assument pour les gares malgré les augmentations de salaires et la réduction de la durée du travail de leurs agents ? La première mesure, qui est en voie d'exécution, consiste à faire exécuter par des machines divers travaux de bureau, tels que les calculs, et à recourir au système des cartes perforées.

Nous devons toutefois aussi approfondir la question de la simplification du service du trafic. On connaît partout aujourd'hui l'heure de fermeture obligatoire pour les magasins. L'ouverture des guichets des gares de grand matin jusqu'au soir exige de nombreuses heures de présence, qui ne sont plus tolérables en raison de la hausse des salaires.

Techniquement, il est possible aujourd'hui de commander à distance ou d'automatiser les petites stations, ainsi que les gares d'importance moyenne, pour l'expédition des trains, ce qui ouvre de larges perspectives d'économie. L'emploi de ces techniques permettrait de décharger au plus haut degré les gares. Mais une telle réorganisation nécessite des investissements qui, eux, coûtent du temps et de l'argent.

CHARGES RELATIVES A LA MANŒUVRE

Les analyses des coûts ont fait ressortir que, sur les charges d'exploitation et d'équipement des gares, plus de 120 millions de francs relèvent du service de la manœuvre. Les augmentations de salaires et les réductions de la durée hebdomadaire du travail conduiront à une nouvelle aggravation des charges. Aussi cherchons-nous les moyens de réduire ces énormes dépenses. Les analyses de nos bureaux d'études montrent qu'il existe de grandes possibilités dans ce domaine. La construction de gares modernes de triage et une nouvelle conception de l'exploitation en sont la condition première. Ainsi, il sera également possible d'accélérer la rotation du matériel roulant. Les taux de redevances pour le matériel roulant appartenant à des administrations étrangères sont montés très fortement au cours de ces dernières années. Si la semaine de cinq jours devait être introduite généralement et que l'industrie ne procédât plus à des expéditions le samedi, les CFF se verraient dans l'obligation, pour assurer la même rotation des wagons de marchandises, de faire l'acquisition d'environ 2500 wagons coûtant 65 millions de francs approximativement.

Les nouvelles gares de triage exigent par contre des investissements élevés. L'extension des gares de triage de Chiasso et de MuttENZ et la construction d'une nouvelle gare dans la vallée de la Limmat nécessitent des investissements de capitaux dépassant 300 millions de francs. Il se passera encore des années jusqu'à ce que les travaux projetés ou en voie d'exécution soient achevés. Un plein succès n'interviendra que lorsque l'accouplement automatique aura été introduit. Il existe déjà sur la ligne du Brunig. Sur les lignes à voie normale, l'introduction de l'accouplement automatique ne pourra se faire que si tous les réseaux européens se mettent ensemble à l'œuvre ; cette mesure nous coûterait une centaine de millions de francs environ.

Les CFF entendent travailler avec moins de personnel et de matériel roulant tout en améliorant la sécurité du trafic et en fournissant des prestations meilleur marché. Il est facile de fixer cet objectif sur le papier. Il est nécessaire, pour éviter des erreurs, d'étudier d'une manière détaillée les données du problème et d'élaborer des mesures de planification sur une base scientifique.

Cet objectif peut-il être atteint ? Il s'agit là d'une question avant tout d'ordre politique.

Le fait que les transports par voie ferrée coûtent relativement peu en raison de l'électrification et de l'effectif plutôt réduit du personnel ne saurait conduire à la conclusion que les chemins de fer pourraient augmenter à volonté leurs prestations. Les CFF ont un horaire très chargé comprenant de nombreux trains peu fréquentés qui mobilisent un matériel roulant coûteux. Comme nous sommes forcés de remplacer par des voitures modernes à quatre essieux les voitures à deux et à trois essieux qui sont commercialement dépassées, les sources de déficit en seront encore accrues. Selon l'article 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, nous n'avons, en ce qui concerne l'horaire, à tenir compte des intérêts du pays que dans la mesure où cela est financièrement supportable. L'évolution du produit d'exploitation montre que nous avons dépassé les limites du possible. Les chemins de fer sont de plus un moyen de transporter des masses, le trafic individuel pouvant être couvert par la route.

Toutes les mesures de planification entraînent forcément une hausse de la capacité de production, même si l'objectif premier consiste à réduire les charges et notamment à compenser autant que faire se peut les dépenses croissantes de salaires par une simplification du processus de travail et par des investissements de capitaux.

La création d'une super-productivité renchérit les coûts. C'est pourquoi nous nous demandons jusqu'où les CFF peuvent aller, étant donné les projets de la concurrence. Il y a lieu de considérer à cet égard que les CFF sont soumis à l'*obligation de transporter*. Ils sont forcés de transporter les voyageurs et les marchandises qui se présentent. Lorsque l'industrie et nos concurrents reçoivent un volume d'ordres trop grand, ils cherchent à obtenir tout d'abord ou des délais de livraison plus longs ou l'annulation des ordres passés. Les CFF ne peuvent pas le faire. Ils doivent couvrir les pointes journalières ou saisonnières de trafic et mettre en œuvre à cette fin tout leur appareil. Cela représente une obligation, imposée aux chemins de fer dans l'intérêt général, qui est fort coûteuse, aussi longtemps que des tarifs couvrant les frais ne peuvent pas être exigés. Je ne saurais dire quel montant en argent représente cette obligation.

CHARGES RELATIVES A LA VOIE

Je voudrais à ce propos aborder aussi brièvement le problème des *charges relatives à la voie*. Tous les chemins de fer posent aujourd'hui la même exigence : égalité de traitement avec la concurrence. Cette revendication est justifiée aussi en ce qui concerne la voie. Les CFF projettent, construisent et financent eux-mêmes leurs voies. Ils les entretiennent et en assurent la sécurité avec leur propre personnel, uniquement à leurs frais. Lors de la création des chemins de fer, les compagnies ont reçu à fonds perdu des pouvoirs publics d'importantes contributions. En tant que ces contributions représentent encore aujourd'hui une valeur, nous ne contestons pas à la concurrence l'aide de l'Etat. Je ne voudrais pas m'immiscer dans la question de savoir si la route, le trafic aérien et peut-être plus tard aussi la navigation sur le Rhin sont mieux traités que les chemins de fer. Dans l'intérêt d'une coordination des transports reposant sur une base économique, elle devrait être tranchée aussitôt que possible par des organes neutres. Tous les transporteurs projettent des investissements de capitaux élevés. Le contribuable aura à payer d'éventuels investissements mal orientés.

Nous ne demandons pas l'égalité de traitement à l'endroit du trafic automobile privé, qui couvre de nouveaux besoins. Même s'il en résulte pour les chemins de fer une perte de trafic, il ne s'agit pas d'une concurrence. Les objections des chemins de fer contre la construction d'autoroutes et de tunnels routiers tomberaient en grande partie si la concurrence — cars et camions — était soumise aux mêmes charges que les chemins de fer pour les lignes qu'ils construisent et entretiennent.

Les chiffres suivants, qui représentent les charges relatives à la voie, se rapportent à l'année 1956, à partir de laquelle l'entretien et la surveillance de la voie ont coûté beaucoup plus cher. Les charges totales s'élèvent à 186 millions de francs, soit environ 26 % du total des dépenses d'exploitation pour 1956, y compris amortissements et intérêts. Près d'un quart des recettes du trafic sont absorbées par les charges relatives à la voie. Elles se répartissent comme suit : 66 millions de francs ou le 36 % représentent le service du capital (intérêts et amortissements) ; l'entretien de la voie engloutit une somme semblable ; sa surveillance coûte 53 millions

de francs. Environ 5500 agents sont occupés à la construction, l'entretien et la surveillance de la voie. On objectera que les CFF devraient, dans cette question de l'égalité de traitement, tenir compte aussi de l'exonération fiscale dont ils jouissent. Nous sommes d'accord sur ce point. D'après des calculs effectués par l'Administration fédérale des contributions, nous aurions à payer pour une année où un dividende est servi des impôts d'environ 20 millions de francs. Les obligations imposées aux chemins de fer dans l'intérêt général dépassent de loin la valeur de cette exonération fiscale. Nous avons déjà dit un mot des lignes secondaires déficitaires et des trains non rentables. L'obligation de transporter, qui force les chemins de fer à surmonter les pointes de trafic, a été mentionnée. Mais la plus grande charge qu'assument les chemins de fer est due au système tarifaire *ad valorem*, qui leur est imposé pour des raisons d'intérêt général. Nous arrivons ainsi au point crucial du problème, qui est d'une extrême importance pour les chemins de fer, ainsi que pour la coordination du trafic.

Chaque entreprise industrielle vend certains produits à des prix de vente qui ne couvrent pas complètement ses charges. On vend même à perte dans un but de réclame. Aussi longtemps que l'utilisation optimum de l'appareil de production est ainsi garantie et que l'écoulement de la part de production laissant des bénéfices augmente, l'entreprise fera de bonnes affaires. Mais si en revanche une entreprise doit élever le prix de produits touchés par la concurrence aux fins de couvrir les déficits d'autres produits pour lesquels il n'existe que peu ou pas du tout de concurrence, il en résulte alors une situation dangereuse. Cette entreprise perd, au profit de ses concurrents, la production rentable et garde pour elle la production qui ne l'est pas. Le système tarifaire *ad valorem*, qui au temps du monopole de fait représentait une haute valeur au point de vue de l'économie nationale, conduit forcément dans l'état actuel de la concurrence à la situation que nous avons décrite plus haut.

RÉSULTATS DU COMPTE DES COÛTS DE TRANSPORT EN 1956

a) *Service des voyageurs, des bagages et des colis express*

Les charges pour le trafic des voyageurs sont ainsi couvertes dans leur ensemble, pour l'année 1956, par les recettes. Rappelons

1	Trafic-voyageurs			Transport des bagages et colis express 5	Total 4 + 5 6
	Trafic professionnel 2	Autre trafic + voyageurs 3	Total 4		
Produits (en millions de francs) .	29,1	297,1	326,2	25,6	351,8
Charges	99,2	225,0	324,2	57,8	382,0
Excédent des produits (+) et des charges (—) (en millions de francs)	— 70,1	+ 72,1	+ 2,0	— 32,2	— 30,2
Degré de couverture des coûts (produits en pour-cent des charges) .	29,4	132,0	100,6	44,3	92,1

à ce propos que le résultat favorable du compte est dû partiellement au fait que le grand trafic des marchandises, en raison de la clef de répartition adoptée, est devenu un service auquel des charges excessives sont imputées. Le trafic des voyageurs en a été ainsi déchargé. Y compris le service des bagages, qui n'est d'ailleurs pas détaché du service des colis express, il reste cependant déficitaire pour l'exercice 1956.

Si l'on y regarde de plus près, on verra cependant qu'il existe une large brèche dans le trafic professionnel. Il est vrai que le déficit ressortant des comptes est exagéré en ce sens que les frais moyens pour le matériel roulant y figurent à la rubrique des charges. Pour le moment encore, de nombreuses vieilles voitures circulent pour assurer ce trafic. Elles doivent cependant disparaître au cours de ces années prochaines. Même si l'on tient compte de cette circonstance et qu'on admette que la tolérance d'erreurs s'est répercutée unilatéralement dans le sens d'une augmentation du déficit, il n'en reste pas moins qu'il subsiste un déficit dépassant 50 millions de francs. De la soi-disant rentabilité du trafic professionnel, il ne reste donc qu'un profond trou, ce qui est du reste compréhensible. 50 % des personnes transportées ne fournissent que le 9 % des recettes. Il s'agit d'un trafic journalier de pointe, qui demande beaucoup de matériel roulant pour un temps relativement court. Les trains sont mis en marche à grands frais le matin, à midi et le soir, puis sont dirigés sur des voies de

garage. Or, le capital ne travaille pas sur les voies de garage. La construction et l'entretien de ces places de parc incombent aux chemins de fer. Et cependant des objections s'élèvent contre la majoration projetée des tarifs, qui doit rapporter 4 millions de francs pour le trafic professionnel et les abonnements d'écoliers.

Il serait intéressant d'étudier si le relèvement des tarifs normaux ou la modeste majoration des tarifs dits sociaux favorisent l'exode du trafic sur la route. Une chose est certaine : la hausse des prix du tarif normal constitue un stimulant pour la concurrence. Le trafic des cars sur le plan national et le plan international n'en sera certainement pas influencé défavorablement. Les demandes de concessions d'entreprises de transports automobiles qui veulent écrémer la bonne clientèle payante sur des parcours parallèles à ceux de la voie deviendront sûrement plus fréquentes.

Mais on comprendra, à la lumière des chiffres ci-dessus, pourquoi les chemins de fer invoquent la régle des postes pour se protéger contre les courses régulières des autocars. Il est compréhensible aussi que les CFF se défendent contre l'extension du trafic interne régulier par la voie des airs. Ou bien les chemins de fer sont protégés contre l'écémage du trafic rentable ou il faut alors tirer les conséquences et libérer les CFF des obligations qui leur sont imposées dans l'intérêt général. Les possibilités légales à cet effet existent. L'article 3 de la loi fédérale de 1944 prévoit que, pour fixer les tarifs, les CFF ne doivent tenir compte des besoins de l'économie nationale que dans la mesure où leurs moyens financiers le permettent. Quant à savoir si la politique y prêtera la main en temps voulu, c'est là une autre question.

Pour ce qui est des conditions de rentabilité dans le trafic des ouvriers et des écoliers, on comprendra facilement pourquoi la population des vallées s'oppose à la suppression des lignes secondaires. Les autres transporteurs ne roulent pas aussi bon marché que les chemins de fer. S'ils doivent effectuer leurs transports aux tarifs des chemins de fer, ils sont alors déficitaires. En voici une preuve : au lieu d'établir une ligne dans la vallée de la Surb, les CFF durent s'engager à y assurer le trafic des voyageurs au moyen d'autocars. La poste s'est chargée de cette tâche. Nous avons à couvrir en sa faveur un déficit annuel de 200.000 francs environ.

Ces chiffres donnent une image semblable à celle du trafic des voyageurs, avec cette seule différence fondamentale que, pour le

b) *Transport des marchandises et des animaux vivants*

1	Wagons complets 2	Colis de détail 3	Lait 4	Total trafic march. 2 + 4 5	Transport des animaux vivants 6	Total trafic march. et transport des animaux vivants 5 + 6 7
Produits (en millions de francs)	295,6	101,7	2,5	399,8	6,4	406,2
Charges.	204,8	160,5	8,7	374,0	21,9	395,9
Excédent des produits (+) et des charges (—) (en millions de francs)	+ 90,8	— 58,8	— 6,2	+ 25,8	— 15,5	+ 10,3
Degré de couverture des coûts (produits en pour- cent des charges) . .	144,3	63,4	28,7	106,9	29,2	102,6

trafic des marchandises, les chemins de fer sont exposés à la concurrence sans aucune protection.

Le trafic par wagons complets, dont le prix de revient n'est pas déterminé par la main-d'œuvre, constitue la charpente financière. Rappelons à ce propos que différents tarifs sont appliqués en la matière. Si le tarif maximum égale 100, la catégorie la moins chère ne paie que 20. On ne saurait en vouloir à la concurrence si elle s'efforce d'intervenir là où les prix des chemins de fer sont surfaits. Mais le surenchérissement est nécessaire pour assurer sans déficit global les importants transports déficitaires qui sont effectués dans l'intérêt de l'économie nationale.

A la lumière de ces chiffres, on comprend pourquoi les CFF ne peuvent voir avec plaisir les projets de navigation intérieure. Ils ne craignent pas à vrai dire la concurrence. Ils pourront en effet l'affronter s'il leur est permis de relever en conséquence leurs tarifs sociaux déficitaires.

On saisira dès lors aussi pourquoi les CFF ont conclu avec la route une convention de contingentement par laquelle les chemins de fer ont accepté en retour certaines règles tarifaires dans le trafic par wagons complets. Aussi longtemps que les CFF seront forcés

d'appliquer les tarifs sociaux à des taux déficitaires et qu'ils seront cependant tenus d'appliquer les principes d'une saine gestion commerciale et industrielle, le maintien du trafic par wagons complets à des prix surélevés est absolument nécessaire. Il serait facile d'abaisser ces tarifs, mais il serait en revanche très difficile de relever les tarifs sociaux.

Le résultat du trafic par wagons complets donne aussi l'explication du déficit pour l'exercice 1949 et de la grave altération des produits pendant cette même année. On comprendra aussi pourquoi les cheminots montrent une certaine nervosité lorsqu'ils doivent constater que les transports routiers au départ des ports rhénans et des gares frontières augmentent, mais que le volume des marchandises transportées par chemin de fer diminue.

Une brève remarque encore au sujet du trafic des colis de détail, qui dans son ensemble est également déficitaire. Le déficit est dû principalement aux nombreux colis de détail dans le trafic à courte distance. Les CFF ont cherché, lors de la dernière révision des tarifs, à redresser la situation. Mais le Parlement a écarté la majoration tarifaire projetée. On ne saurait en vouloir aux expéditeurs et transitaires de confier aux chemins de fer de petits envois isolés et à la route les envois plus importants. La poste se trouve dans une situation analogue. Elle n'a sur les CFF que l'immense avantage de pouvoir réaliser de forts bénéfices grâce au monopole des téléphones. Le trafic par wagons complets des chemins de fer, qui devrait rapporter de gros gains, émigre sur la route. Aussi le système des tarifs *ad valorem* qui, dans le trafic des marchandises est imposé aux chemins de fer dans l'intérêt général, chancelle-t-il sur sa base.

Il est vrai que la nouvelle loi sur les chemins de fer prévoit l'indemnisation des charges qu'ils assument en faveur de l'économie générale. Le chef du Département des finances veut-il boucher les profonds trous que le contribuable doit combler ? Même si une indemnisation entière devait intervenir, les chemins de fer auraient l'obligation d'abaisser les tarifs dans le trafic par wagons complets, à moins qu'on ne réussisse à leur garantir par des mesures de protection leur contingent actuel. Les CFF ne demandent en principe aucune protection, mais des libertés aussi étendues que possible et l'égalité de traitement avec les autres transporteurs, afin de pouvoir de cette façon mener leur entreprise

selon les principes d'une saine gestion commerciale. La condition première d'une coordination des transports sur une base économique serait ainsi créée. Le prix correspondant aux coûts serait en principe la règle applicable.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Mais on ne doit pas entretenir de vaines illusions. L'évolution historique et les contingences politiques s'opposent à une solution purement économique du problème. La régle des postes constitue pour les chemins de fer, en ce qui concerne le trafic des voyageurs, une certaine protection encore. Une réglementation légale s'impose pour le trafic des marchandises. L'expérience a montré qu'à la longue l'objectif ne peut pas être atteint par une solution de droit privé. Les deux partenaires étaient d'accord sur ce point lorsqu'ils ont conclu la convention. On voulait recueillir des matériaux pour jeter les bases d'une réglementation légale aussi libérale que possible. Le recul du trafic a révélé les lacunes de la convention. Il serait toutefois faux de ne pas reconnaître certains succès pratiques très précieux qui ont déjà été obtenus.

Les CFF sont, comme par le passé, disposés à collaborer avec leurs partenaires de la route jusqu'à ce qu'intervienne une réglementation légale. Ils sont persuadés qu'une coordination raisonnable des transports est dans l'intérêt de tous. Mais ce qu'ils ne peuvent pas accepter, c'est une répartition du trafic qui ne leur laisse que les transports non rentables.

L'appui des expéditeurs et transitaires aiderait grandement à surmonter la crise actuelle. Une guerre en matière de tarifs n'apportera aux secteurs intéressés de notre économie que des succès passagers.

Pour terminer, quelques remarques encore au sujet des problèmes qui se posent sur le plan européen. Tous les efforts tendant à vivifier le trafic international des marchandises sont en principe salués avec satisfaction par les chemins de fer. Les réseaux européens collaborent très étroitement depuis des décennies. Les hommes du rail ont depuis longtemps étudié en commun les questions techniques et les tâches semblables, ainsi que les soucis qu'ils rencontrent sur leur chemin. Cette collaboration est d'autant plus

facile que les chemins de fer ne sont qu'indirectement concurrents. Le *pool des wagons*, les *TEE*, l'*Interfrigo* (Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques) et l'*Eurofima* (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire) sont des constructions européennes d'après-guerre. L'électrification des lignes internationales d'accès à la Suisse a prouvé de nouveau la collaboration efficace des CFF. Le marché commun et la zone de libre échange soulèvent, il est vrai, de nouveaux problèmes qui ne prennent pas les chemins de fer au dépourvu, assurés qu'ils sont de l'appui de l'UIC. Il se pose aussi à ce sujet une question d'une extrême importance, celle de savoir si la situation particulière des chemins de fer est prise en considération et si en principe l'égalité de traitement avec les autres modes de transport est chose possible. Le rapport Kapteyn, qui a été publié au nom du comité chargé d'étudier la question de la coordination du trafic européen, ouvre d'heureuses perspectives.