

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: Les C.F.F. et la collaboration européenne
Autor: Favre, John
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886926>

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: 02.04.2025

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

Les C. F. F.

ET LA COLLABORATION EUROPÉENNE

Il n'y a rien, dit-on, de si trompeur que les faits si ce n'est les chiffres. Le tableau ci-dessous, valable pour 1962 (sauf indication spéciale), donne cependant une image comparative intéressante entre les C.F.F. et la S.N.C.F., réseaux relevant l'un de la Zone de libre-échange, l'autre de la Communauté économique européenne (Marché commun).

par John FAVRE,
Directeur général des C. F. F.

	S.N.C.F.	C.F.F.	AUTRES CHEMINS DE FER SUISSES DU TRAFIC GÉNÉRAL
Longueur des lignes exploitées	37 900 km	2 900 km	2 200 km
électrifiées	20 %	99,3 %	97 %
à deux voies et plus	38,9 %	44,3 %	3 %
Densité moyenne des trains par jour et km exploité	30,8	76,8 m 2/3 v 1/3	
Voyageurs transportés	578,6 mios	237 mios (1963 : 241,6)	93,2 mios
Voyageurs-kilomètres	35,75 mias	7,71 mias (1963 : 7,94)	
Voyageurs-kilomètres par km exploité	1,22 mios	2,63 mios	
Voyageurs par train de voyageurs	166	141	
Parcours moyen d'un voyageur	61,8 km	32,5 km	
Tonnes transportées	231 mios	32,8 mios (1963 : 34,85)	10,6 mios
Tonnes transportées en transit	1,8 %	22 %	
Tonnes-kilomètres	61,25 mias	4,59 mias (1963 : 4,9)	
Tonnes-kilomètres par km exploité	1,62 mios	1,57 mios	
Parcours moyen d'une tonne	265 km	140 km	
Recette moyenne par voyageur-km	5,3 ct.	5,9 ct.	
Recette moyenne par tonne-km wagon complet	5,5 ct.	11 ct. (1)	
Recettes voyageurs totales	DB 8 ct. (2)	452,3 mios (1963 : 471)	
Recettes marchandises totales	4 073 mios	683,5 mios (1963 : 736)	
Coefficient d'exploitation (charges d'exploitation en % des produits d'exploitation)	98,3 %	86,2 %	
Résultat	- 270 mios	+ 23 mios (1963 : + 23) en réalité moins favorable	
Habitants par voiture automobile	6,7	8,5	
Habitants par véhicule utilitaire	26	71	
Part approximative du chemin de fer au trafic d'ensemble des voyageurs	27 %	32 %	
Part du chemin de fer au trafic des marchandises	60 %	51 % (2, 3)	

(1) Moins de trafic de masse, trafic à plus courte distance, niveau supérieur des salaires, absence de subventions, équilibre, etc.
(2) DB = Deutsche Bundesbahn.
(3) Sans transit.

Sous réserve de cas et de situations exceptionnels, les C.F.F., dont la situation est certes différente de celle de la S.N.C.F., optent clairement pour une politique autonome d'équilibre financier.

Une telle politique est, probablement, la meilleure garantie d'une saine gestion. Elle permet, mieux que tout autre, d'assurer la vie et la croissance de l'entreprise, de procéder aux investissements nécessaires, de conserver un personnel et des cadres de qualité, de garder la confiance du public et des autorités, de bien servir les clients au plus juste prix. Dans un cadre institutionnel, à prédominance d'économie de marché où l'État influence les investissements, fixe certaines règles du jeu et un cadre à l'intérieur duquel évolue l'initiative, cette politique d'équilibre facilite, plutôt qu'elle ne compromet, le rapprochement nécessaire des conditions de concurrence. Elle tend à réaliser par le prix et la qualité du service une saine coordination et une bonne collaboration des différents modes de transport. La recherche de l'équilibre financier ne peut que nous amener à contribuer plus rapidement au progrès général par le progrès organique, technique et commercial. Elle évite que le déficit retombe finalement sur le consommateur, avec intérêts et intérêts composés, par le truchement des impôts.

Si les chemins de fer disposent d'une autonomie ou d'une compréhension suffisante, notamment pour leur politique tarifaire, et si les conditions de concurrence sont suffisamment rapprochées (juste imputation des frais d'infrastructure, durée du travail, salaires, etc.), l'équilibre financier se trouve certes facilité, ce qui ne signifie pas que, même en Suisse, aucun problème ne se pose plus à cet égard, bien que sur le premier point la situation paraisse meilleure qu'en France.

Il est d'ailleurs incontestable que les conditions économiques, géographiques, démographiques, sociales, etc., ne sont pas les mêmes pour tous les chemins de fer et que la recherche de l'équilibre financier est pour certains une difficile entreprise.

L'amélioration de notre réseau routier, la construction de tunnels routiers, d'oléoducs et de raffineries intérieures, voire le développement de la navigation et des transports aériens intérieurs, rendront probablement notre tâche plus difficile à l'avenir.

Nous espérons cependant que le progrès technique, celui de l'automatisme et de la cybernétique, apporteront aux chemins de fer un concours particulièrement précieux, nous autorisant à rester optimistes; surtout si le progrès technique général et l'évolution des structures politiques, économiques et sociales développent les échanges.

Il est vrai que les C.F.F. ont bénéficié, jusqu'à

présent, de certains avantages. Il ne faut pas oublier cependant que l'économie intérieure suisse ne donne pas lieu à des transports de marchandises très importants, que nos industries sont largement groupées au pied du Jura, facilement accessibles par route sur de courtes distances, surtout à partir de Bâle où une grande partie des importations par le Rhin doit être transbordée. Réserve faite du transport régulier de personnes, les transports intérieurs par route sont d'ailleurs absolument libres ce qui, à notre connaissance, n'est le cas dans aucun pays européen.

TRAFIC COMPARÉ

Après avoir mis l'accent, d'une façon un peu statique, sur certaines comparaisons actuelles entre les C.F.F. et la S.N.C.F., il paraît nécessaire de faire d'autres comparaisons plus dynamiques, montrant l'évolution du trafic.

TRAFIC DES VOYAGEURS

Voyageurs transportés.

	C.F.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF	S.N.C.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF
	millions		millions	
1938	113	100	540	100
1950	194	172	546	101
1962	237	210	576	107
1963	242	215		

Voyageurs-kilomètres.

	C.F.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF	S.N.C.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF
	milliards		milliards	
1938	2,9	100	22	100
1950	5,6	193	26,4	120
1962	7,7	264	35,8	163
1963	7,9	273		

Les indices des chemins de fer italiens et néerlandais se rapprochent plutôt des nôtres, alors que ceux du chemin de fer fédéral allemand se rapprochent plutôt de ceux de la S.N.C.F.

Le trafic international des voyageurs n'est que de 5 % environ si l'on tient compte du nombre des voyageurs, mais de 20 à 25 %, dont un peu plus d'un tiers en transit, si l'on tient compte des recettes.

PRÉVISIONS

Faute de statistiques absolument sûres, les chemins de fer des pays suivants estiment ainsi leur part au trafic des voyageurs :

	1951	1961	1970
Suisse	53 %	32 %	23 %
France	43 %	27 %	18 %
Italie	41 %	24 %	19 %
Pays-Bas	28 %	17 %	11 %

Même si notre part est appelée à baisser, une légère augmentation en chiffre absolu peut être escomptée. Le développement du trafic est difficile à estimer. Il dépend à la fois de l'évolution de la conjoncture, du niveau de vie, du nombre des ouvriers étrangers, du tourisme, des progrès des autres moyens de transport et de ceux du chemin de fer, etc. Aussi les évaluations concernant l'augmentation future varient-elles du simple au double (1 ou 2 %

environ d'augmentation moyenne par année).

A la condition que le chemin de fer fasse encore quelques progrès quant à la vitesse et au confort et que ses coûts évoluent plus favorablement que ceux de ses concurrents, une augmentation de 1,5 à 2 % paraît admissible, ce qui porterait nos kilomètres-voyageurs de 7,9 en 1963 à 9 milliards environ en 1970, soit une augmentation de près de 15 % alors qu'elle a été de 25 % de 1955 à 1963.

TRAFIC DES MARCHANDISES

Les transports internationaux (transit, importations et exportations) représentent aujourd'hui environ 70 % des quantités, dont 20 % pour le transit. Ce sont ces transports de masses à grandes distances qui se sont le plus développés, alors que le trafic intérieur (courtes distances et structure moins favorable des marchandises) évolue moins bien (indice 118 % par rapport à 1950).

On prévoit en général que pour l'ensemble des moyens de transport le trafic des marchandises continuera à augmenter (environ 7 % par année), mais moins pour le chemin de fer que pour les autres moyens. Étant donné le développement de notre réseau routier, la construction de tunnels routiers, d'oléoducs et de raffineries intérieures (dont nous garderons pourtant une part des transports), nous devons nous garder d'un optimisme exagéré. La libéralisation des échanges (y compris les produits agricoles) développera encore les transports, surtout ceux de produits finis et semi-finis. Nous en aurons notre part à condition d'augmenter la vitesse (y compris celle des opérations frontalières), d'améliorer le service et la productivité.

Tout compte fait, une augmentation moyenne annuelle de 3 à 4 % (contre 7 à 8 % ces dernières années) ne paraît pas exagérée, ce qui nous mènerait en 1970 à environ 45 millions de tonnes.



DANS UN TRAIN T. E. E. LE BAR JOUXTANT LE RESTAURANT

(Photo S.I.G.)

Tonnes transportées.

	C.F.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF	S.N.C.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF
	millions		millions	
1938	13,7	100	132	100
1950	17,7	129	152	115
1962	32,1	235	231	175
1963	34,8	254	—	—

Tonnes-kilomètres.

	C.F.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF	S.N.C.F. NOMBRE	INDICE APPROXIMATIF
	milliards		milliards	
1938	1,6	100	26,9	100
1950	3,0	187	46,8	174
1962	4,6	287	61,2	228
1963	4,9	306	—	—

LA SUISSE ET L'INTÉGRATION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Malgré le désir manifesté par notre pays de participer sous une forme appropriée au Marché commun, il ne semble pas, à moins d'événements imprévus, que l'association de la Suisse au Marché commun soit proche. Tant qu'un accord ne sera pas en vue avec la Grande-Bretagne et nos autres partenaires de l'Association Européenne de Libre-Échange, tant que l'issue du « Kennedy Round » ne sera pas connue, on ne peut guère envisager que des accords spéciaux dans les domaines où ils s'imposeraient absolument. Notre participation au Marché commun ou à toute forme d'Union européenne est soumise notamment comme chacun le sait : à la sauvegarde de notre neutralité, de notre structure fédéraliste, de notre démocratie directe, d'un potentiel adéquat de production agricole et de nos possibilités d'échanges avec le reste du monde. Malgré les difficultés, un accord devrait cependant être possible sur les principales questions économiques.

Bien que toute évolution obéisse en général à certaines lois dialectiques, il n'est pas concevable que l'Europe reste trop longtemps séparée en deux blocs, de plus en plus imperméables. Ce n'est en tout cas pas l'intérêt de la Suisse placée au carrefour de l'Europe et prédestinée par sa nature au transit et aux échanges des hommes, des marchandises et des idées.

Quoi qu'il en soit, comme l'a déclaré à fin 1962, notre Conseiller fédéral Spühler, Ministre des transports, des communications et de l'énergie, « les difficiles problèmes auxquels se heurte notre association au Marché commun ne proviennent pas du domaine de la politique des transports, mais de la politique tout court ».

Cela ne signifie pas que les chemins de fer suisses n'aient pas quelques réserves à apporter quant à la politique commune des transports. Ils sont d'avis, comme beaucoup, que l'égalisation des conditions de concurrence devrait être accélérée et précéder une certaine libéralisation des autres moyens de transport ou au moins l'accompagner.

En attendant, et sous réserve d'accords spéciaux entre notre Gouvernement et le Marché commun, accords dont on n'aperçoit guère encore la nécessité dans notre domaine tout au moins, les chemins de fer suisses sont bien décidés à maintenir et à intensifier leur collaboration avec tous les réseaux européens et spécialement avec ceux du Marché commun qui les touchent de si près.

Nous avons donné suffisamment de preuves à cet égard à l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.), dans tous les organismes qui lui sont plus ou moins rattachés et dans maintes unions tarifaires, sans compter notre politique de financement de certaines voies d'accès à la Suisse, pour que nous n'insistions pas. La vocation internationale des chemins de fer suisses ne peut aller qu'en s'intensifiant dans l'intérêt de la Suisse et de l'Europe, en dépit des difficultés politiques momentanées.

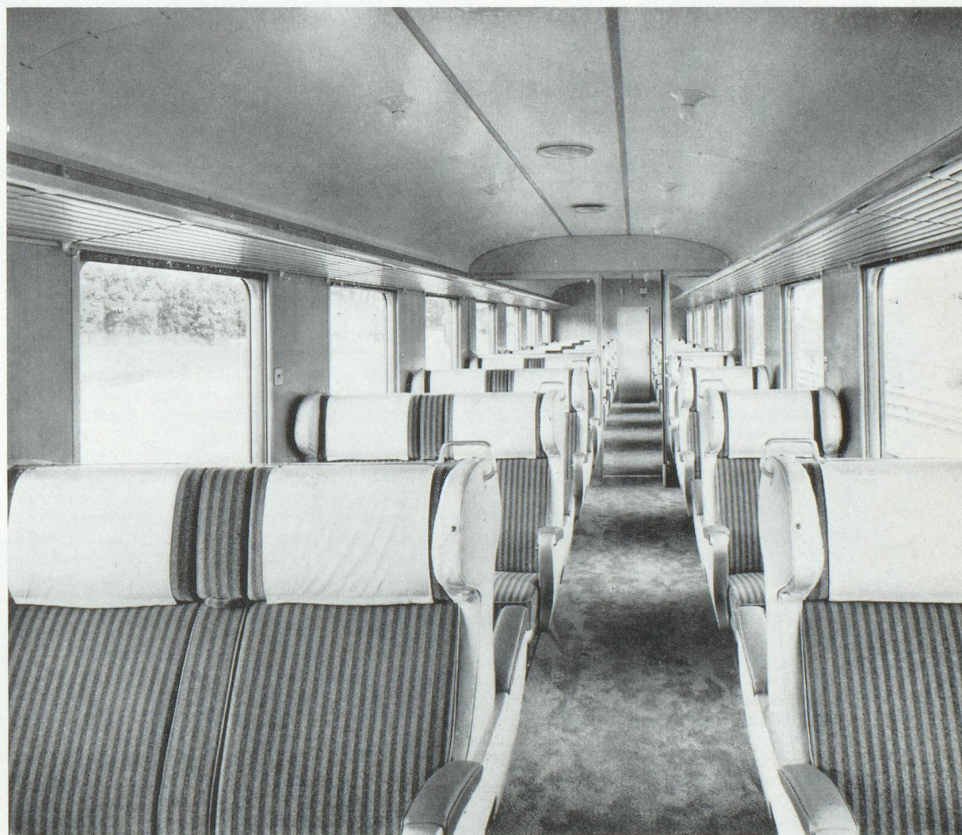
Quant au reste, les chemins de fer suisses, et les C.F.F. en particulier, s'efforcent, par leur politique d'investissements, d'exploitation, de tarifs, d'améliorer leurs possibilités de servir la cause de tous les chemins de fer, leur pays et l'Europe, à laquelle ils sont intégrés, en fait, sinon toujours en droit.

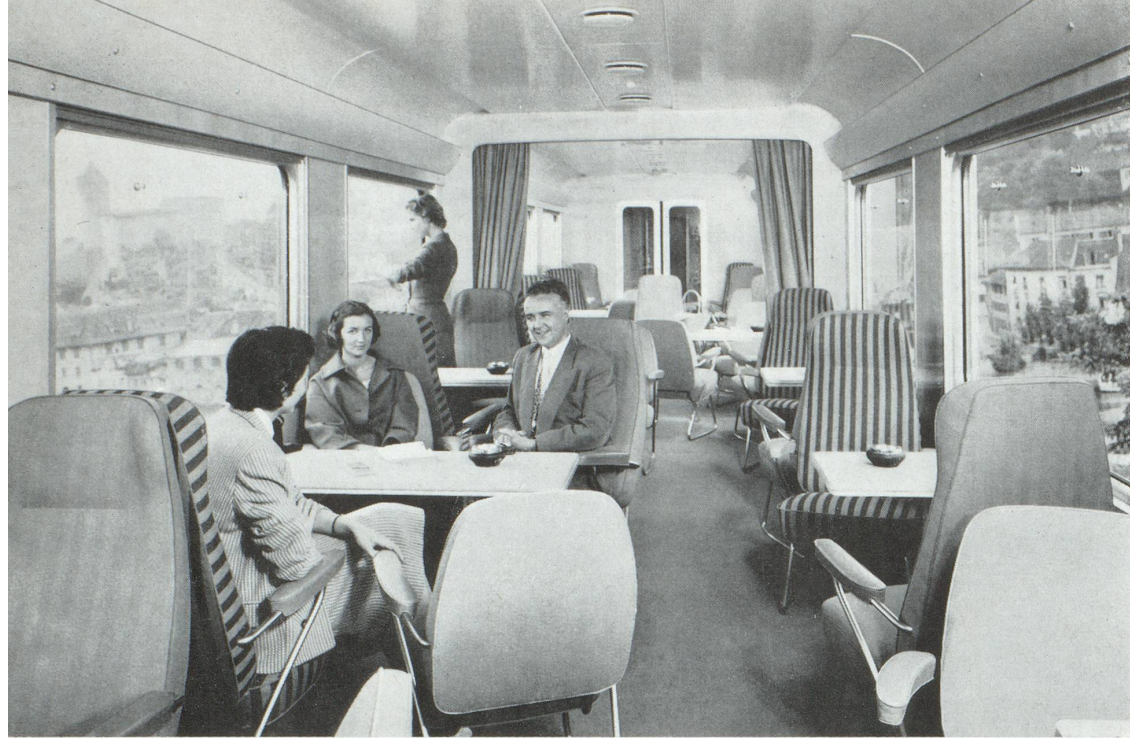
PROJETS DES C.F.F.

Les projets suivants méritent d'être signalés spécialement :

- Élimination des intersections et des parcours communs aux grands courants de trafic Nord-Sud et Est-Ouest;
- Nouvel aménagement du nœud d'Olten;

PERSPECTIVE D'UN
WAGON DE PREMIÈRE CLASSE
(Photo S.I.G.)





SALON
CLIMATISÉ ET
BAIES VITRÉES :
DEUX DES AVANTAGES
DES NOUVEAUX
WAGONS C.F.F.

(Photo S.I.G.)

- Amélioration de la ligne du Bözberg et des lignes d'accès au Gothard;
- Augmentation de la capacité des gares de Zurich, Bâle, Lucerne et Lausanne;
- Nouvelle voie de raccordement entre la vallée de la Limmat et de la Reuss;
- Nouvelle voie Zurich-Oerlikon-vallée de la Limmat;
- Amélioration des gares frontières et des gares de triage;
- Doubles voies;
- Développement de la télécommande, de la surveillance de la circulation, de la régulation des trains et des locomotives;
- Modernisation des lignes du Gothard, du Lötschberg et du Simplon;
- Modernisation des véhicules moteurs, des voitures et des wagons;
- Amélioration de notre alimentation en énergie;
- Projet de tunnel de base de 45 kilomètres d'Amsteg à Giornico. Ce projet, qui permettrait de remédier à l'insuffisance prochaine des rampes et à leurs inconvénients, de raccourcir sensiblement la distance et les temps de parcours, est actuellement à l'examen d'une commission fédérale avec d'autres projets de traversées des Alpes.

Ces projets, dont plusieurs sont déjà en voie de réalisation, contribueront à améliorer les transports en Europe. Ils exigeront des budgets de construction de 400 millions de francs environ par année. C'est peu si on les compare aux investissements routiers (près de 1,5 milliard par an).

Il ne nous reste qu'à espérer que les voies d'accès à la Suisse, et les autres, continueront également à être améliorées, que le tunnel de la Manche se construira, que le trafic Est-Ouest se développera et que, peut-être, la voie Port-Bou-Barcelone sera aménagée un jour en voie normale.

Sans vouloir contester l'importance des autres traversées des Alpes, un simple regard sur une carte géographique et économique permet de se rendre compte que la Suisse se trouve sur un axe des plus grands courants de trafic, ce dont témoigne sa part aux trafics transalpins qu'elle s'efforcera de continuer à mériter, non seulement dans son intérêt, mais dans celui de l'Europe.

POLITIQUE TARIFAIRE

S'il est incontestable que l'avenir du chemin de fer dépend, avant tout, du progrès technique, il est lié à une saine politique tarifaire.

Le domaine de l'incertitude et du risque restera toujours assez considérable dans la politique des prix. Une parfaite connaissance des courbes de coûts et de demandes ne sera jamais possible. L'estimation des recettes et des coûts à différentes hypothèses de prix et de trafics futurs est plus ou moins aléatoire, si nécessaire qu'elle soit. Nous devons, cependant, nous efforcer de réduire la part de l'incertitude par une meilleure connaissance des coûts et du marché. Celui de l'intuition restera toujours important.

Si les affaires et même les affaires publiques sont passionnantes, c'est en bonne partie parce qu'on est sans cesse contraint d'agir et de prendre des risques, plus ou moins calculés, en partant de conjectures qui ne sauraient prétendre à l'exactitude.

C'est une erreur de croire que l'on puisse fixer des tarifs selon des formules absolument mathématiques, tenant compte de l'offre et de la demande des coûts et de la qualité du service. Même si elles étaient mathématiquement exactes, ces formules contiendraient trop d'inconnues, dans une réalité économique mouvante où l'homme et sa liberté relative interviennent sans cesse.

La question de savoir s'il convient, pour assurer l'équilibre financier et déterminer les prix de chaque catégorie de trafic, de partir des coûts variables ou marginaux pour leur ajouter un péage, tenant compte de l'élasticité de la demande, ou de graviter autour des coûts totaux moyens, est avant tout affaire d'opportunité.

Le chemin de fer est, en général, et sous réserve de certaines catégories de transport ou de certains seuils à franchir, une entreprise à coûts décroissants avec le volume du trafic. Il peut encore augmenter sa productivité, surtout si les conditions de concurrence sont rapprochées. Il n'a donc pas intérêt, en général, à pratiquer des prix trop élevés, sauf lorsqu'il convient de rejeter ou de freiner certains trafics que d'autres peuvent assurer mieux que lui.

CONCLUSIONS

L'essentiel est que les pouvoirs publics permettent d'assurer leur équilibre financier par une saine politique tarifaire et les autorisent à conclure des accords particuliers dans le cadre de principes généraux.

Une politique de libéralisation et d'équilibre des chemins de fer faciliterait grandement la solution de tous les problèmes que pose la politique nationale et internationale des transports.

L'évolution des tarifs internationaux pourrait être assurée d'abord par une harmonisation des différentes dégressivités des tarifs intérieurs, puis par l'établissement de taxes de bases communes, au moins pour les taxes de parcours de certaines marchandises importantes, avec possibilité d'application de coefficients pour les différents chemins de fer.

Ce rapprochement serait facilité si tous les chemins de fer pouvaient rechercher leur équilibre, en gravitant autour des coûts totaux.

Ils pourraient alors prendre aussi plus facilement leur parti d'une libéralisation progressive du trafic routier. En trafic international, une libéralisation précipitée se heurte cependant aux niveaux très différents des coûts selon les pays.

L'avenir du chemin de fer dépend non seulement des coûts et des prix, mais de la qualité de ses prestations, dans le cadre d'une politique plus libérale des transports, n'excluant pas certaines interventions de l'État aussi conformes que possible à l'économie de marché. A cet égard, la vitesse et le confort seront déterminants en raison directe de l'expansion et de l'intégration européenne qui développent constamment les transports de voyageurs pressés et exigeants et celui des produits finis et semi-finis industriels et agricoles.

Les chemins de fer suisses assurent tous les chemins de fer, et notamment ceux du beau pays de France, de leur collaboration la plus totale sur tous les plans techniques et commerciaux. Ils s'inspirent de l'intérêt de l'Europe déjà largement réalisée sur le plan ferroviaire.

J. F.