

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 69 (1989)  
**Heft:** 3

**Vorwort:** Éditorial : le rôle des chemins de fer dans le marché intérieur européen  
**Autor:** Bouley, Jean

### **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>**

### *Le rôle des chemins de fer dans le marché intérieur européen*

**D**eux pages me suffiront pour souligner ce que pensent les chemins de fer à l'aube du Marché Unique : 1993, c'est demain. S'ils entendent bien continuer à balayer devant leur porte en vue de devenir « market oriented » et compétitifs, les chemins de fer de l'Europe libérale – qui est, on le sait, un peu plus large que celle des Douze – s'attendent, de la part des États, à ce que soient remplies les conditions minimales ci-après :

#### *Libéralisation et harmonisation*

Par **libéralisation**, les chemins de fer entendent l'abolition de tout contingentement en trafic marchandises. Plus aucun avantage justifié et accordé pour des intérêts nationaux ne pourra être alors concédé. La libéralisation comprend aussi l'abandon des quatre obligations de base des chemins de fer, les obligations de maintenir l'exploitation, d'acheminer en principe tout et tout le monde, de transporter selon des horaires publiés, de renoncer à des discriminations tarifaires.

L'**harmonisation** concerne la ventilation « équitable » des coûts de l'infrastructure et des effets externes sur la collectivité.

#### *Rapports entre les États et les chemins de fer*

La privatisation des chemins de fer et, partant, la renonciation à un statut particulier, ainsi que, en tant que mesure diamétralement opposée, la création d'un statut uniforme pour tous les chemins de fer européens, sont exclus d'emblée. Les rapports entre l'État et les chemins de fer correspondant sont régis par le cadre approprié ci-après.

- Les chemins de fer sont des régies des États respectifs jouissant ou non d'une personnalité juridique, mais disposant de leur propre organisation et tenant eux-mêmes leurs comptes.
- Il existe un mandat de prestations de l'État – ou contrat d'entreprise – qui décrit les prestations du service public et le secteur de l'économie d'entreprise.

– L'État accorde l'autonomie de gestion, c'est-à-dire renonce à donner des consignes en matières d'horaires, d'exploitation, d'acheminement et de tarifs, ou d'ententes sur les prix de transport. Et a fortiori en matière de mise en place du personnel.

### **Assainissement financier**

Les chemins de fer doivent être libérés des dettes provenant du passé. Aujourd'hui, plus aucun chemin de fer n'est en mesure de payer de ses fonds propres les intérêts et l'amortissement des dettes accumulées (provenant en partie de charges étrangères à l'entreprise). Si un désendettement intégral n'est pas possible, ou ne l'est pas actuellement, il convient au moins de dissocier des comptes du chemin de fer le service des intérêts de la dette.

\*  
\* \*

Ceci posé, les chemins de fer ne doivent faire que ce qu'ils savent **bien** faire, sinon les clients se détourneront d'eux.

Pour les voyageurs, il s'agit essentiellement de la grande vitesse intercity et des services de banlieue des grandes villes.

Pour les marchandises, des trains complets, des trains à tranches assurant, entre point A point B, des liaisons en moins de 24 heures sur tout territoire national et moins de 72 heures (en général) en international.

Dans ce contexte, l'UIC a un rôle essentiel à jouer puisque si elle n'existait pas déjà, il faudrait l'inventer : le chemin de fer de demain sera international ou ne sera pas.

Jean BOULEY,  
Secrétaire général  
Union Internationale des  
Chemins de fer (U.I.C.), Paris