Les C.F.F. et la création d'occasions de travail

Autor(en): **Paschoud, Maurice**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1944)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-131817

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Documents

Les C.F.F. et la création d'occasions de travail

Pour répondre au vœu exprimé par l'assemblée générale du 19 juin de la Société d'études économiques et sociales, nous nous sommes adressés à la Direction générale des C. F. F. en vue d'obtenir des précisions quant à la répartition des commandes des C. F. F. à titre de création d'occasions de travail.

M. le directeur général Maurice Paschoud, auquel nous exprimons nos remerciements les plus vifs, a eu l'obligeance de nous adresser un long mémoire en réponse à notre question énoncée comme suit :

> Pour donner suite au vœu exprimé par nos membres, nous avons l'honneur de vous demander des précisions sur les raisons qui ont motivé l'attribution à la Suisse allemande de 270 millions au titre de création d'occasions de travail, par la livraison de matériel roulant, tandis que 30 millions seulement ont été réservés aux cantons romands de Neuchâtel, Fribourg, Valais, Vaud et Genève.

Nous sommes certains que nos lecteurs auront intérêt à connaître le point de vue des C. F. F. et leur effort en vue d'une répartition aussi équitable et judicieuse que possible de leurs commandes à l'économie privée.

Nous publions donc ci-après le texte de la communication de M. le directeur général M. Paschoud, laquelle nous paraît répondre aux questions que nous avions soulevées dans la Revue économique et sociale *de juillet 1944, pages 219 et 220.*

Berne, le 1er août 1944.

A la Société d'études économiques et sociales

Place Pépinet, 3
Lausanne

Messieurs,

. . . . . .

Votre question nous donne l'occasion de répondre à certaines critiques dont l'écho nous est parvenu ces derniers temps.

Nous devons tout d'abord remarquer que, sous la forme que vous lui avez donnée, *cette question est mal posée.* La comparaison que vous faites entre les commandes de matériel roulant qui intéressent la Suisse allemande et celles qui intéressent la Suisse romande est tout à fait *artificielle.* L'examen attentif du tableau des pages 12 et 13 de notre brochure montre que la comparaison qui s'impose est celle entre les *cantons très industrialisés* (ceux qui, tout spécialement, ont une forte industrie du fer ou des machines) *et ceux qui le sont moins.*

Ainsi, la part prévue pour le canton de Genève dépasse 20 millions, tandis que pour le canton de Berne, elle est inférieure à 5 millions et pour le canton de Lucerne, elle est de moins d'un million. De même, pour rester en

Suisse allemande, le petit canton de Schaffhouse, très industrialisé, a une part considérable, de 65 millions, alors que le grand canton des Grisons obtient à peine un demi-million.

D'un autre côté, et c'est là également une remarque toute générale, pour l'acquisition du matériel roulant, nous le disons à la page 10 de notre brochure, c'est le canton du domicile de notre fournisseur qui entre en ligne de compte dans le tableau des pages 12 et 13.

Cette attribution à un canton déterminé n'a aucune valeur absolue.

Une partie des matériaux et des pièces qui entrent dans la fabrication de notre matériel roulant est fournie par l'étranger. Notre industrie suisse ne les produit pas ou ne pourrait les produire qu'à des prix excessifs. Une autre partie de ces matériaux ou de ces pièces est livrée par des sous-traitants qui, domiciliés en Suisse, n'appartiennent pas, le plus souvent, au même canton que le fournisseur dont nous avons tenu compte dans notre tableau.

Ainsi, nos commandes de matériel roulant qui, au premier abord, ne semblent intéresser qu'un petit nombre de grosses maisons en Suisse, touchent en réalité un nombre élevé de maisons plus ou moins importantes, domiciliées un peu partout en Suisse et qui livrent une foule d'appareils et de pièces accessoires.

Nous ne pouvions pas, dans notre tableau de répartition, tenir compte de ce fait d'une façon détaillée et précise. Ce tableau donne donc une répartition assez schématique qui est, dans une série de cas, différente de la répartition réelle. Celle-ci est, du reste, impossible à déterminer à l'avance et peut varier beaucoup d'une commande à l'autre. Nous sommes conscients de l'importance de cette répartition en cas de chômage et nous nous efforcerons, tant qu'il n'en résultera pas des augmentations de prix exagérées ou des complications et des retards inacceptables, de veiller à ce que cette répartition s'étende sur toutes les régions et sur les diverses entreprises de la Suisse et surtout sur celles qui souffriront particulièrement du manque de travail. L'appartenance à un canton ou à l'autre ne jouera aucun rôle dans cette répartition.

En vous priant de garder ces remarques générales présentes à l'esprit, nous pouvons maintenant répondre directement à votre question. Disons au préalable ce que nous entendons par *matériel roulant.* Ce matériel roulant se décompose en *locomotives électriques* (de ligne ou de manœuvre, en automotrices, tracteurs, etc.) et en *wagons.* Dans le langage du chemin de fer, on distingue entre *voitures* (wagons pour voyageurs) et *wagons proprements dits* (fourgons, wagons à marchandises ouverts ou couverts, wagons spéciaux, de service, pour le ballast, etc.).

Voyons d'abord ce qui concerne les *locomotives.* Celles-ci se composent de *deux parties* essentielles, la *partie mécanique* (châssis, roues, etc.) et la *partie électrique* (moteurs, transformateurs, appareillage, etc.).

Il n'y a en Suisse qu'*une seule maison qui construise* la *partie mécanique* des locomotives, c'est la *Schweizerische Lokomotivfabrik de Winterthour.* Le coût d'une locomotive électrique se partage, grosso modo, par moitié entre sa partie mécanique et sa partie électrique. Comme l'unique maison qui fabrique cette partie mécanique se trouve en Suisse allemande, la moitié du prix des commandes de locomotives ne peut nécessairement pas intéresser directement la Suisse romande.

Pour la *partie électrique* des locomotives, la Suisse possède *trois maisons de construction.* Ce sont, par ordre d'importance, *A.-G. Brown, Boveri & Co.*, à Baden (et à Münchenstein), la *Maschinenfabrik Oerlikon* et la *S. A. des Ateliers de Sécheron*, à Genève. Le nombre des ouvriers occupés par ces maisons est de l'ordre de cinq à six mille pour la première, de deux mille pour la seconde et de cinq cents pour la dernière. Nous citons ces chiffres parce qu'ils peuvent jouer un rôle en cas de chômage. C'est une simple indication, ces maisons fabriquant beaucoup de machines autres que des locomotives électriques.

Pratiquement, pour la commande de la partie électrique de nos locomotives, il s'est établi un certain *modus vivendi*, accepté par tous les intéressés, réglant la répartition entre les maisons en cause, et Sécheron obtient régulièrement sa part des commandes. En admettant que cette part, qui varie d'un cas à l'autre, soit du 20 %, ce qui est considérable, relativement, il n'y a donc que le 20 % de la moitié du montant des commandes de locomotives qui puisse intéresser la Suisse romande. En d'autres termes, seul le 10 %, au maximum, du montant total de ces commandes, peut toucher un des cantons romands (Genève dans le cas particulier). C'est sensiblement dans la proportion des 30 millions aux 270 millions que vous avez trouvée dans notre brochure.

Deux maisons seulement construisent en Suisse des *voitures.* Ce sont la *Schweizerische Wagon- und Aufzügefabrik, à Schlieren* et la *Schweizerische Industriegesellschaft, à Neuhausen.* Ces maisons occupent respectivement mille et deux mille ouvriers. La première, comme l'indique sa raison sociale, fabrique aussi des ascenseurs. Quant à la deuxième, c'est également une fabrique d'armes et de plieuses automatiques.

Pour ce qui concerne les wagons, seules aussi, ces fabriques de Schlieren et de Neuhausen sont à même de construire les séries importantes de wagons de marchandises (50, 100, 200 wagons) que nous commandons à intervalles réguliers. Toutefois, pour des *wagons spéciaux*, en séries beaucoup plus réduites, il nous est arrivé de nous adresser à la *S. A. des Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey.*

La construction des wagons est moins compliquée que celle des voitures, et certaines parties de ces wagons, par exemple les portes, peuvent être construites ailleurs qu'à Schlieren et Neuhausen. C'est ainsi que sur notre demande expresse, les Ateliers de Vevey et, à un degré moindre, la maison Cattaneo à Giubiasco, ont reçu, comme sous-traitants, des commandes assez importantes de diverses parties de wagons.

Nous transformons en wagons de vieilles voitures ou fabriquons des wagons mi-neufs en utilisant des pièces et des matériaux pris à de vieux wagons mis au rebut. En cas de chômage, nous utiliserions largement la possibilité, que nous fournirait cette transformation, de donner du travail aux Ateliers de Vevey et à Cattaneo.

En conclusion, pour les voitures, nous ne pouvons passer des commandes qu'en Suisse allemande et, pour les wagons, ce n'est qu'au prix de grands efforts de répartition que nous pourrons, en cas de chômage, passer des commandes en Suisse romande et arriver à une répartition qui soit dans le rapport des 30 et des 270 millions indiqués dans notre brochure.

. . . . . .

Maurice PASCHOUD.