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

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 7 (1949)

Heft: 4

Artikel: Problèmes suisses de transport

Autor: Dreyer, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133077

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: 01.07.2025

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

Problèmes suisses de transport

par G. DREYER

Docteur en droit et avocat, Berne

Les difficultés que rencontre en Suisse toute tentative de coordination des transports engage la Rédaction à publier l'étude de M. G. Dreyer, sans faire siennes toutes les conclusions de l'auteur. Mais nous sommes certains qu'une telle lecture ne peut être que très profitable à ceux qui, sans être des spécialistes, cherchent à saisir toute la complexité du problème des transports, s'inquiètent des luttes qui séparent les intéressés de ce secteur essentiel de notre économie et souhaitent de toute leur force qu'une solution rapide et satisfaisante soit apportée à cette question.

Les questions de transport ne doivent pas être considérées isolément. Ce qui caractérise aujourd'hui la politique suisse des transports, c'est le grand nombre de problèmes dont les autorités sont saisies simultanément et sur lesquels elles sont appelées à légiférer. Qu'il s'agisse du régime financier des chemins de fer, des nationalisations de compagnies privées, de la nouvelle législation ferroviaire, des tunnels routiers, de la modernisation du réseau routier, de l'avenir de l'aviation commerciale, de la coordination des modes de transport, il n'est presque aucun domaine de l'économie ou du droit des transports qui ne doive être considéré sous des aspects nouveaux.

Cette simultanéité des problèmes qui requièrent l'attention tant des économistes du monde des transports que de l'opinion publique en général est-elle purement fortuite, représente-t-elle le résultat d'un simple concours de circonstances, ou doit-elle être considérée au contraire comme l'aboutissement d'une évolution parvenue à son point culminant, comme la manifestation d'une crise ? A lire aussi bien la plus grande partie de la presse qui traite de ces problèmes que certains documents officiels, il faudrait conclure à un pur hasard. Alors que l'on abandonne volontiers aux spécialistes les problèmes d'agriculture ou de finances, chacun se croit habilité à parler transport, et le fait avec la tranquille assurance d'un parfait connaisseur. Il n'est peut-être pas d'autre domaine que celui des transports où les raisons sentimentales influencent autant les opinions individuelles. Quant à nous, *nous ne croyons pas à une simultanéité fortuite des problèmes de transport, car il n'existe pas entre eux de cloisons étanches*, mais ils relèvent tous de l'économie des transports en général, et non pas de tel ou tel mode de transport en particulier ou de tel groupe d'intérêts ; ils forment un ensemble et doivent être examinés comme tel, car ils présentent entre eux des relations nombreuses et ne peuvent être résolus indépendamment les uns des autres, comme on l'a cru trop longtemps.

Une économie des transports désarticulée

Les *charges* que le maintien et le développement des différents modes de transport imposent aux *collectivités publiques* ne cessent d'augmenter, avec une inexorable régularité.

Il s'agit là d'un phénomène universel qui commence à inquiéter sérieusement tous ceux qui se préoccupent de l'avenir des transports en Europe et dans le monde.

Dans un article paru dans le *Times* en mai 1949, article qui a fait grand bruit, le grand spécialiste des transports *R. Dautry*, s'exprimait ainsi sur cet important sujet :

« La régression de l'économie européenne, depuis 1914, n'a pas eu, en effet, pour seule cause l'obligation de réparer les immenses destructions de deux guerres mondiales. D'autres charges, excessives ou inutiles, n'ont cessé d'alourdir les budgets publics et d'accabler la production. Une des plus graves est la concurrence désordonnée et ruineuse que se font les moyens de transport intérieurs des pays de l'Europe occidentale, généralement suréquipée dans ce domaine — et celle non moins désordonnée et ruineuse des moyens de transport internationaux. Il est inexplicable que les charges d'investissement et d'exploitation, chaque jour plus importantes, que font peser sur les contribuables les chemins de fer, l'automobile, les transports en commun, urbains et ruraux, les voies fluviales, les ports maritimes et les lignes aériennes ne soient nullement recensées et qu'on vive partout dans la double illusion que tout nouveau moyen de transport accroît la prospérité générale et qu'il ne se développe jamais au détriment des anciens. Ce recensement ferait apparaître l'énormité des charges budgétaires et démontrerait à la fois que les échanges n'augmentent que peu et très lentement — quand ils augmentent ! — et qu'aucun moyen de transport ne cesse jamais d'être employé, mais que chaque nouveau moyen dépouille les autres d'une partie du trafic qu'ils assuraient, souvent la plus rémunératrice. »

A la dernière session du Comité des transports de Genève (13 au 17 juin 1949), M. *Charguéraud*, directeur de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe, exprimait une opinion concordante :

« On s'aperçoit maintenant, tant dans le domaine national que dans le domaine international, que l'Europe a manqué et manque encore d'une politique générale de transport. L'Europe appauvrie ne peut supporter le luxe de doubles emplois, de concurrences coûteuses, de développements désordonnés et inutiles. Il lui faut ménager ses ressources, utiliser les moyens dont elle dispose et les améliorer chaque fois que cela se peut sans grands frais, avant de procéder à de nouveaux investissements. Les économies réalisées profiteront doublement à la population : d'une part, parce qu'elles libéreront des sommes qui pourront être employées à augmenter le bien-être général, d'autre part parce qu'elles permettront la distribution des produits à de moindres frais et contribueront ainsi à la baisse du coût de la vie. »

Ces considérations pleines de sagesse valent aussi pour notre pays. Il n'existait jusqu'ici aucun relevé des charges financières que les différents modes de transport faisaient peser sur les budgets fédéraux, cantonaux et communaux.

Cette lacune a d'ailleurs été reconnue et sera comblée, puisqu'un collège d'experts neutres[1]) a été chargé par l'Office fédéral des transports de dresser le bilan de ces charges. Lorsque les conclusions de ce comité d'étude seront déposées, il sera possible, pour la première fois, de se faire une idée des charges respectives que le chemin de fer, la route et l'avion représentent pour les pouvoirs publics.

Une politique trop longtemps désordonnée et incohérente

Les mêmes erreurs qui avaient été commises au début de l'ère des chemins de fer, où la plus grande liberté fut laissée à l'initiative privée de construire des lignes qui, par la suite, se révélèrent peu rentables, ont été répétées depuis la première guerre mondiale, chaque problème étant traité comme s'il se présentait isolément et pouvait être résolu comme tel. On pouvait croire parfois que l'on se laissait guider ou pousser par la mode, par l'engouement du public, par des considérations locales beaucoup plus que par le souci de l'intérêt général. Des cloisons hermétiques séparaient les questions touchant aux divers modes de transport, et la synthèse nécessaire n'était pas faite.

Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre à notre pays. L'Angleterre n'a vu de remède à cette incohérence que dans la nationalisation des transports publics, et le Transport Act de 1947 a créé la British Transport Commission, chargée d'instituer en Grande-Bretagne « un système de transports intérieurs publics et d'installations portuaires efficace, suffisant, économique et homogène, s'appliquant aux voyageurs aussi bien qu'aux marchandises, et tenant compte de la sécurité de l'exploitation », et de diriger les entreprises nationalisées pour le compte de la nation.[2]) La France s'est abstenue d'une intervention aussi radicale dans la sphère individuelle et s'est contentée d'instituer un Conseil supérieur des transports, dans lequel sont représentés tous les intéressés de l'industrie des transports, aussi bien verticalement (dirigeants des entreprises, ouvriers, usagers) qu'horizontalement (différents modes de transport). Ce conseil doit présenter encore en 1949 des propositions relatives à la coordination des transports. En Belgique, on s'est arrêté à un système analogue et il semble que ce sera aussi le système adopté en Italie.[3]

Bref, on a constaté un peu partout, en matière d'économie des transports, le phénomène de la dispersion et le besoin d'une politique plus cohérente et plus homogène. Quelle sera la solution adoptée par notre pays ? Il est assez probable que l'on s'arrêtera finalement à celle d'un collège d'experts à caractère consultatif, chargé par le département des postes et des chemins de fer de donner son préavis sur les questions intéressant l'économie des transports. On doit préférer, semble-t-il, un appareil aussi simple que possible à une commission

---

[1] Ces experts sont : MM. Bickel, professeur à l'Université de Zurich ; Sieber, professeur à l'Université de Berne; Saitzew, professeur à l'Université de Zurich; Golay, professeur à l'Université de Lausanne, et Enzmann, ingénieur cantonal à Lucerne.

[2] Cf. Sir Eustace Missenden, « La Réorganisation des chemins de fer britanniques », dans le *Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer*, novembre 1948.

[3] Cf. *La Vie des transports*, nos 85, 113 et 123.

trop nombreuse et d'un fonctionnement trop lourd. A supposer que ce conseil des transports soit créé, et qu'il soit doté des attributions nécessaires, il importe peu que certains domaines demeurent administrativement rattachés à d'autres départements, tels que celui de l'intérieur (inspectorat des routes) et de justice et police (circulation routière), bien que l'émiettement des attributions que l'on constate chez nous dans le domaine des transports, s'il favorise certains intérêts particuliers, soit contraire à une saine administration et à l'intérêt général.

La situation financière des C. F. F.

L'un des problèmes essentiels reste celui des Chemins de fer fédéraux. L'assainissement de l'entreprise, réalisé à partir du 1er janvier 1945, a fait passer, comme on le sait, une dette de 1300 millions à la charge de la Confédération, tandis qu'un capital de dotation de 400 millions était constitué, dont l'intérêt ne doit être payé par les C. F. F. qu'après couverture de tous les engagements et alimentation de la réserve légale.

Depuis 1946, les C. F. F. ont versé à ce titre à la Confédération un montant de 39 millions. Ils ont dû le faire même, pour l'année 1948, contrairement à l'avis du Conseil d'administration, qui n'estimait pas justifié le payement d'un dividende — l'intérêt du capital de dotation devant être considéré comme tel — alors que la situation financière de l'entreprise n'est pas encore suffisamment consolidée et que les résultats d'exploitation de l'hiver 1948-1949 se révèlent assez défavorables et justifient un certain pessimisme. Mais, comme on le sait, les commissions parlementaires chargées d'examiner la question en ont jugé autrement et ont décidé le versement de l'intérêt prévu par la loi, celle-ci n'offrant pas d'autre possibilité. L'une et l'autre attitude peuvent se comprendre. Le Conseil d'administration responsable de la gestion ne pouvait agir autrement que l'eussent fait les administrateurs d'une industrie privée conscients de leurs responsabilités. La décision de l'assemblée fédérale pouvait aussi se justifier puisque l'article 16, 2e alinéa, interdit le report des déficits à compte nouveau, ce qui obligera la Confédération à les couvrir dès qu'il s'en produira.

Or, les résultats financiers des premiers mois de l'année 1949 laissent malheureusement prévoir une telle éventualité pour l'exercice en cours. Le premier semestre laisse en effet un excédent d'exploitation de 54 millions seulement, alors qu'il était de 100 millions à la fin du premier semestre de l'année 1948 et qu'environ 84,5 millions seraient nécessaires pour permettre à l'entreprise de faire face à toutes ses charges légales, non compris l'intérêt du capital de dotation et le versement à la réserve. Si l'on fait abstraction de ceux-ci, dont la loi n'impose le payement qu'en cas de bénéfice, l'entreprise accuse donc à la fin du premier semestre un déficit net d'environ 30,5 millions, susceptible d'être corrigé par les résultats des mois subséquents qui, en trafic marchandises surtout, sont généralement meilleurs [1].

[1] Il est possible que le déficit puisse être couvert intégralement par la réserve, qui s'élève aujourd'hui à 25 millions environ, mais alors celle-ci disparaîtra entièrement d'un seul coup.

Mais ce qui revêt un caractère plus grave que ces résultats temporaires, c'est l'évolution probable de la situation au cours des prochaines années. Elle n'apparaît pas très réjouissante. Pour assurer l'entretien et le renouvellement normal des installations et du matériel roulant, procéder à certains compléments et perfectionnements indispensables, les C. F. F. ont besoin de 122 millions en chiffre rond par an. Pour réaliser leur programme de constructions et acquisitions nouvelles, qui doivent leur permettre de « s'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique », les C. F. F. ont établi un programme de 10 ans prévoyant une dépense annuelle de 68 millions. C'est donc une somme de 190 millions dont les C. F. F. devraient pouvoir disposer chaque année pour faire face à leurs besoins techniques. Or, l'article 18 ne permet à l'entreprise de disposer, pour financer ces travaux, que des ressources provenant des amortissements industriels. Le jeu de cette disposition laisse un découvert annuel d'environ 43 millions, dont le financement est problématique.

Le programme des C. F. F. est-il démesuré ?

C'est la question qu'a posée notamment le délégué fédéral aux possibilités de travail. L'augmentation est en effet énorme si l'on songe qu'avant la guerre, dans le cadre des mesures d'économie, les Chemins de fer fédéraux avaient reçu l'ordre de limiter leurs dépenses annuelles de construction et d'acquisition de matériel à 25 millions. Cette politique imposée à l'entreprise ne doit cependant pas être considérée comme un exemple à renouveler, mais bien plutôt comme une erreur dont les C. F. F. supportent encore aujourd'hui les conséquences.

Jusqu'à ces dernières années, alors que le trafic des voyageurs avait considérablement augmenté (en 1948, 83 % de plus qu'en 1938) on mettait en exploitation un nombre de voitures neuves inférieur à celui des voitures mises au rebut. Alors que, en partant de la durée d'utilisation prévue par le règlement pour les diverses catégories de matériel roulant, les C. F. F. devraient pouvoir consacrer environ 50 millions par an à l'achat de matériel roulant, ils n'affectent à ces acquisitions, depuis très longtemps, que dix à douze millions en moyenne. Le simple renouvellement du parc (et non son accroissement) suppose l'acquisition de 100 voitures, 18 fourgons et 400 wagons par an.

Or, jusqu'à ces tout derniers temps, on était encore loin de compte : non seulement le parc vieillissait à un rythme inquiétant, mais le nombre de places assises disponibles avait diminué : en 1948, son effectif était inférieur de 2 % à celui de 1938.

Dans les autres domaines, la situation n'est pas meilleure. *Le renouvellement de la superstructure* a subi un fort retard, d'autant plus sensible que la sollicitation des lignes est plus forte qu'avant-guerre. Alors que l'on devrait renouveler chaque année 130 kilomètres de voies, les C. F. F. n'ont pu le faire que pour 109,6 kilomètres de 1925 à 1930, pour 95,9 kilomètres de 1931 à 1939 et pour 36,8 kilomètres de 1940-1945. L'âge moyen des lignes principales a passé de 18,8 ans en 1923 à 26 ans en 1945.

A ces soucis d'entretien et de renouvellement des voies, du matériel et des installations, s'ajoutent encore ceux de l'amélioration du réseau. Le *doublement de la voie* sur certains parcours répond notamment à un besoin impérieux. Il

reste encore, sur les lignes principales, environ 400 kilomètres de tronçons intermédiaires à simple voie qui devraient être doublés. Cette situation ne permet pas à l'exploitation de déployer tous ses moyens.

Enfin, certaines *extensions et transformations de gares* s'imposent autant pour des raisons de trafic et d'exploitation que pour des considérations d'urbanisme.

Le programme de construction des C. F. F. semble donc répondre à des nécessités bien établies. Sa réalisation sera d'ailleurs toujours inférieure, quantitativement, aux innombrables requêtes des cantons, des communes, des organisations et des sociétés, dont la satisfaction exigerait des sommes encore bien supérieures.

Le problème des nationalisations

On sait que, par sa requête du 30 juin 1948, faisant suite à plusieurs demandes antérieures, le canton des Grisons demande à la Confédération le rachat de ses chemins de fer. Le canton estime que le rachat pourrait se faire moyennant versement par la Confédération d'une somme de 60 millions, qui permettrait au chemin de fer de rembourser les prêts qui lui ont été faits par le canton, ainsi que, partiellement, les actionnaires.

L'examen de cette requête suppose la réponse à trois questions : les Grisons ont-ils droit à un traitement préférentiel ; dans la négative, quelles autres compagnies sont susceptibles de rachat ; et enfin, que faut-il penser de la nationalisation des chemins de fer en général.

Le canton des Grisons n'a pas droit à un traitement préférentiel

La requête des Grisons a entraîné plusieurs demandes analogues, émanant d'autres administrations de chemins de fer. Le canton des Grisons fait néanmoins valoir que la Confédération est liée à son égard par une certaine obligation morale découlant du fait que le Chemin de fer des Alpes orientales (Lukmanier ou Splügen), qui avait été projeté avant celui du Gothard, pour faire des Grisons un lieu de passage et stimuler le développement économique du canton, n'a pas été construit.

Or, à trois reprises au moins, la Confédération aurait garanti aux Grisons un traitement égal à celui dont bénéficièrent les cantons du Gothard et du Simplon.

La loi sur les chemins de fer de 1872 (art. 3) avait prévu que la Confédération s'efforcerait « de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'est, le centre et l'ouest des Alpes suisses pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la mer Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre ».

Par la loi de 1878, la Confédération avait accordé un montant de 4,5 millions aux cantons intéressés au chemin de fer du Gothard. Elle garantissait en même temps une somme équivalente aux cantons qui participeraient financièrement à la construction d'un chemin de fer analogue (liaison nord-sud) à l'orient et à l'occident de la Suisse (art. 5).

Enfin, la loi de rachat de 1897 (art. 49) stipule que « la Confédération favorisera dans la même mesure les efforts en vue de l'établissement d'un chemin de fer à travers les Alpes de la Suisse orientale ».

Les Grisons tirent argument de ces différentes dispositions pour prétendre aujourd'hui que leur requête a droit à un traitement de faveur et devrait passer avant les requêtes analogues émanant d'autres cantons.

Une telle argumentation nous paraît douteuse. Tout d'abord, la promesse d'une subvention aux cantons intéressés à une ligne internationale des Alpes orientales dépendait d'une condition suspensive qui ne s'est jamais réalisée. La construction d'une ligne et d'un tunnel des Alpes orientales était subordonnée au consentement et à l'appui des pays voisins, Allemagne et Italie, qui versèrent pour le Gothard des sommes beaucoup plus élevées que la Confédération et se désintéressèrent d'une ligne par les Alpes orientales.

Il suffit de parcourir les documents reproduisant les pourparlers engagés avec ces deux Etats pour se convaincre que, après la construction du Gothard, ils étaient sinon opposés, du moins indifférents à l'établissement d'une ligne parallèle passant par les Alpes orientales.

Dans ces conditions, les clauses légales en faveur des cantons intéressés à un tel projet devaient rester sans effet pratique.

Au surplus, les trois dispositions citées plus haut ne jouent pas en faveur du seul canton des Grisons, mais de tous les cantons qui pouvaient être intéressés au chemin de fer des Alpes orientales, donc pour le moins aussi en faveur de Saint-Gall.

D'autres compagnies ont un droit égal à celui des chemins de fer rhétiques [1]

En vertu de la loi du 6 avril 1939, un crédit de 125 millions avait été ouvert pour le redressement financier d'entreprises privées de chemin de fer et de navigation obérées qui, « en raison de leur importance économique ou militaire, intéressaient la Suisse ou une partie considérable du pays ».

Or, le Conseil fédéral a jusqu'ici traité conformément à cette disposition quinze compagnies de chemin de fer (après fusion préalable de plusieurs entreprises) qui toutes ont été considérées comme intéressant la Suisse ou une partie considérable du pays, en raison de leur importance économique ou militaire.

Il s'agit des entreprises suivantes : Berne-Lœtschberg-Simplon, Chemins de fer rhétiques, Toggenbourg-Lac de Constance, Berne-Neuchâtel, Montreux-Oberland bernois, Central thurgovien, Simmental, Emmental-Berthoud-Thoune, Gruyères-Fribourg-Morat, Sud-Est, Furka-Oberalp, groupe de Huttwil et, tout récemment, groupe d'Appenzell. Ces compagnies totalisent environ 850 kilomètres de lignes.

Toutes ces entreprises ont donc, jusqu'ici, un droit égal à demander la nationalisation et à voir leur demande examinée en même temps puisqu'elles

[1] Dans sa thèse : *Der Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft* (Bern 1948), Schwabe a fait une excellente analyse économique du problème des nationalisations ; il a malheureusement négligé l'aspect juridique essentiel du problème.

ont toutes reçu la même qualification juridique en vertu des décisions successives du Conseil fédéral. Il est donc parfaitement normal que d'autres compagnies que le rhétique aient engagé une action générale de rachat s'étendant à l'ensemble des chemins de fer privés susceptibles d'être nationalisés par la Confédération.

L'examen des demandes d'assainissement présentées en vertu de la loi du 6 avril 1939 s'était basé sur une conception fédéraliste de la politique des transports. Alors que l'on pensait au début faire bénéficier de cette loi un très petit nombre de compagnies, il a fallu ensuite en étendre le bénéfice à d'autres entreprises afin d'assurer une répartition équitable des avantages de l'assainissement. C'est en partant du même principe que la Confédération se doit d'examiner les requêtes de rachat.

Faut-il nationaliser les chemins de fer privés ?

Le terme de chemins de fer privés ne fait qu'en définir la forme juridique, empruntée au droit des sociétés. Financièrement, ces entreprises peuvent être considérées comme des chemins de fer cantonaux, puisque ce sont les cantons où ils circulent qui en supportent la plus lourde charge. C'est aussi pourquoi les cantons en demandent le rachat, qui doit les alléger de leurs « soucis ferroviaires » et en même temps — but final de l'opération — permettre dans la plupart des cas un abaissement des tarifs de façon à les ramener au niveau de ceux des C. F. F.

On peut en effet se demander s'il est juste que certaines régions — les plus riches — soient débarrassées de toutes charges ferroviaires et bénéficient des tarifs fédéraux, alors que d'autres doivent continuer à entretenir et à exploiter à grands frais des réseaux privés importants appliquant des tarifs élevés. La nationalisation des chemins de fer peut donc, à cet égard, constituer une solution véritablement fédéraliste, aussi contradictoires que ces termes apparaissent au premier abord.

Mais il est évident que les autorités fédérales examineront sans enthousiasme les demandes de rachat présentées dans les circonstances actuelles, après une dizaine d'années favorables au chemin de fer et au moment où le trafic commence à reculer dans des proportions dangereuses.

Pour les C. F. F., la loi de 1944 prévoit une cautèle importante, puisque le montant dont sera grevé le compte de construction de l'entreprise ne pourra pas dépasser la valeur commerciale que la ligne à acquérir représentera pour elle. Or, dans plusieurs cas, la valeur commerciale sera peut-être négative, surtout après un abaissement des tarifs. La Confédération devrait alors verser aux C. F. F. une compensation dont le montant sera d'autant plus difficile à apprécier que la valeur commerciale future d'une ligne après le rachat ne pourra jamais être évaluée avec exactitude. Les risques d'un déficit chronique des chemins de fer nationalisés s'en trouveront considérablement accrus.

La Confédération peut donc, par le fait de la nationalisation, être placée dans la situation de payer un prix de rachat fort élevé à de nombreuses compagnies privées, de verser une compensation aux C. F. F. pour l'acquisition d'entreprises déficitaires et d'assumer un risque accru de couvrir les déficits des

chemins de fer nationalisés, après la reprise de compagnies peu rentables.

Le risque n'apparaît pas moins grand pour les C. F. F., nonobstant la clause légale garantissant que leur bilan ne sera pas grevé au-delà de la valeur commerciale des lignes incorporées dans leur réseau. Outre que cette valeur sera difficile à évaluer pour l'avenir, la Confédération aura tendance à la juger avec trop d'optimisme, afin de verser aux C. F. F. le moins possible.

Le rachat, étant de toute façon une opération hasardeuse pour la Confédération et, malgré la précaution prise par le législateur de 1944, pour les Chemins de fer fédéraux eux-mêmes, doit donc être longuement étudié. Pour les cantons, l'opération serait avantageuse aujourd'hui, venant après une série d'années avantageuses qui ont accru la valeur commerciale des compagnies privées. Celles-ci ont, au surplus, bénéficié d'un renouvellement réalisé avec l'aide des pouvoirs publics. Elle pourrait l'être beaucoup moins demain, si le recul du trafic persiste. Pour la Confédération, le moment ne pourrait être plus mal choisi.

Il ne saurait être question, à notre avis, de se prononcer sur leur rachat éventuel, avant que la liste des lignes à racheter soit nettement délimitée, d'après un critère qui reste encore à trouver, et que les conditions de rachat soient fixées conformément à une disposition uniforme et impérative de la loi, ne laissant pas de place aux marchandages, disposition qui n'existe pas encore. Autrement dit, la nationalisation nécessiterait une loi sur le rachat ou l'insertion dans la nouvelle loi sur les chemins de fer, actuellement en préparation, de dispositions sur le rachat.

Il faudra en outre que la somme globale que coûtera à la Confédération le rachat de toutes les compagnies privées entrant en ligne de compte soit exactement calculée et que la couverture de cette dépense soit trouvée.

Il faudra enfin que l'on connaisse, en même temps, le montant qui grèvera le bilan des C. F. F. pour l'ensemble des lignes rachetées.

En regard de ces données financières, il sera nécessaire d'indiquer les avantages économiques que représentera le rachat et d'établir que ces avantages ne pourront être obtenus par d'autres moyens moins coûteux pour la collectivité.

Ce n'est qu'à ce moment que l'on pourra se faire une idée générale de la portée du rachat et qu'il sera possible à l'opinion publique de se prononcer. Car, en définitive, le rachat ne peut être décidé que par un arrêté fédéral soumis au referendum.

La conclusion est donc qu'il faut se garder d'un rachat prématuré et d'une action isolée, mais considérer la question non seulement comme un aspect particulier du problème des chemins de fer en général, mais encore comme un aspect particulier du problème des transports en Suisse. A-t-on songé, avant de se résoudre à la nationalisation, à toutes les possibilités de rationalisation ? Ne faudrait-il pas examiner en particulier la constitution d'une société d'exploitation des chemins de fer suisses, à laquelle la Confédération aussi bien que les cantons seraient intéressés, et qui rechercherait — sans que de nouvelles nationalisations fussent nécessaires — toutes les modalités de coopération et d'exploitation commune entre les C. F. F. et les réseaux privés ?

Réseau et tunnels routiers

La discussion relative aux tunnels routiers s'est considérablement écartée de l'aspect essentiel du problème qui est le suivant : le tunnel du Grand-Saint-Bernard est-il nécessaire au pays, répond-il à un besoin réel ? Et dans l'affirmative, ce besoin est-il urgent et exige-t-il une décision, ou du moins une prise de position immédiate des autorités fédérales ? Dans la plupart des cas, on a renversé la question et défendu l'urgence d'une décision, en posant comme postulat de principe l'existence d'un besoin, ce qui est contraire à une politique des transports saine et raisonnable. Essayons donc de voir si, au point de vue du tourisme, du trafic marchandises ou de la défense nationale, le tunnel du Grand-Saint-Bernard est indispensable ou en tout cas d'une grande utilité.

En ce qui concerne le *tourisme automobile*, nous doutons fort que, en été, le tunnel soit préféré à un passage par le col, qui offre beaucoup plus d'attraits. L'utilisation des tunnels routiers au point de vue touristique est, à cet égard, mise en doute par les automobilistes eux-mêmes[1]. Quant au tourisme d'hiver, il convient de se montrer extrêmement prudent dès que l'on tente d'en supputer la fréquence. Depuis son ouverture durant la saison d'hiver, des sondages ont été faits au col du Julier, à quatre jours différents du mois d'avril 1948. Ces sondages n'ont permis de relever que douze voitures étrangères, à une époque de l'année où la saison de ski battait encore son plein dans l'Engadine.

Quant au transit des voitures et des cars, nous ne pensons pas qu'il apporterait beaucoup de profit à l'hôtellerie des bords du Léman, bien au contraire. Il favoriserait la tendance, qui ne fait que s'accentuer, des automobilistes et propriétaires de cars étrangers de traverser rapidement notre pays pour se rendre en Italie. L'Italie, au point de vue touristique, va redevenir — elle l'est déjà — notre plus redoutable concurrent.

En ce qui concerne les *transports de marchandises par camions*, il semble que l'on table principalement sur l'acheminement de denrées périssables et de benzine. Là encore, on risque de se leurrer. Pour les denrées périssables d'Italie, le chemin de fer restera certainement le principal transporteur. Les chemins de fer italiens disposent du parc de wagons frigorifiques le plus vaste et le plus moderne d'Europe (environ 4500 véhicules) et les chemins de fer européens ont en outre décidé d'intensifier leurs transports frigorifiques en créant l'*Interfrigo*, société coopérative pour la mise en location et l'exploitation du matériel et des

---

[1] L. Perrin, « Trafic automobile hivernal à travers les Alpes ». *Strasse und Verkehr*. 1947, p. 264 : « L'utilisation de la route peut se classer en deux catégories : le tourisme, les transports routiers.

« La première catégorie n'a aucun intérêt dans la construction de tunnels routiers alpins.

« Nous l'avons dit, en été, le conducteur et les occupants de l'auto désirent la lumière et la vue. En hiver, ils exigent une sécurité que seule la route restant à basse altitude peut leur donner.

« Quant aux transports routiers, malgré l'habileté des as du volant, l'attrait de l'autostrade de montagne sera inexistant en hiver et peu déterminant en été.

« Ces tunnels, exécutés à grands renforts de millions — le tunnel du Susten a coûté 5400 fr. le mètre — non seulement ne seront pas rentables, mais inutilisables et délaissés. »

installations nécessaires aux transports internationaux sous le régime du froid. Par ailleurs, la principale voie d'acheminement nord-sud et la plus rapide restera celle du Gothard, d'autant plus que la plupart des maisons d'expédition sont installées à Chiasso. D'autre part, les sociétés de navigation font de gros efforts techniques et tarifaires pour développer les transports de denrées périssables par mer de Gênes vers les pays du nord. Pour la benzine, le chemin de fer suffit au transport des quantités nécessaires à notre consommation interne et l'acheminement par camion ne serait ni plus rapide ni moins onéreux.

Reste le *point de vue stratégique.* Mais il semble que, là encore, il faille déchanter. Outre que le Département militaire fédéral n'a pas montré jusqu'ici pour le tunnel du Grand-Saint-Bernard beaucoup d'intérêt, ses voies d'accès resteraient assez vulnérables. Tout au plus pourrait-on souhaiter, pour l'approvisionnement du pays en cas de conflit, une voie de rocade complétant la ligne du Gothard. Mais cet élément ne paraît pas devoir emporter la décision définitive.

En admettant une fréquence de 90,000 véhicules automobiles par an, le Comité d'initiative du tunnel du Grand-Saint-Bernard a donc grandement exagéré. Si l'on considère que la Confédération ne pourra très probablement pas accorder de subvention pour cet ouvrage et que son financement devra être assuré en majeure partie par un péage perçu à l'entrée sud du tunnel, nous ne voyons pas l'intérêt que peut présenter sa construction pour notre économie. Il nous revient à la mémoire l'exemple cité par Castrau (*Les transports en Belgique et leur coordination*, Bruxelles 1935) et reproduit par H. R. Meyer (*Technicshe Rundschau*, 1941 nos 38 et 40) et par A. Eggenschwyler (*Die Wirtschaftlichkeit des Rheinschiffahrt*, p. 38) : « On peut affirmer que, si les deux milliards dépensés au Canal Albert avaient été consacrés à l'amélioration et à la subvention des relations ferroviaires entre Liége, La Campine et Anvers, le transport entre les deux régions de toutes les marchandises eût pu se faire gratuitement à l'avenir jusqu'à la fin des siècles ».

Si l'on attribuait aujourd'hui au chemin de fer les sommes auxquelles est devisé le tunnel du Grand-Saint-Bernard, on lui permettrait sans doute d'améliorer les installations pour le transport des véhicules routiers par le tunnel du Simplon et d'en diminuer considérablement les taxes.

Si le tunnel du Grand-Saint-Bernard ne se construit pas, il est alors probable que celui du Mont-Blanc se réalise. Est-ce un mal ? Nous ne le pensons pas. Au point de vue touristique — qui semble prévaloir actuellement dans le combat que se livrent les partisans de l'un ou de l'autre — le tunnel du Mont-Blanc peut se révéler tout aussi intéressant, pour l'ensemble de la Suisse romande et non pour Genève seul, que celui du Grand Saint-Bernard, en favorisant le circuit touristique très important Genève-Chamonix-Mont-Blanc-Grand-Saint-Bernard-Léman, tandis que le second favorisera surtout le transit vers l'Italie.

On comprend donc qu'il est beaucoup plus urgent pour nous de nous préoccuper de l'amélioration de notre réseau routier et, au point de vue touristique, de nous doter d'un magnifique circuit de routes alpestres, que de nous battre pour la construction des tunnels routiers dont l'utilité pour notre économie nationale est imprévisible et, en grande partie, problématique.

Autres problèmes du trafic

Ce n'est pas seulement dans le domaine des chemins de fer que se pose le problème de nouvelles immobilisations. Mais il semble que les projets envisagés pour la route ou l'avion sont considérés par l'opinion d'un œil moins critique que lorsqu'il s'agit du chemin de fer. Nous constatons le fait, explicable par le caractère plus spectaculaire ou par les intérêts en jeu, locaux ou particuliers.

Il serait trop long d'analyser ici tous les aspects de ce phénomène. Signalons seulement ceux qui retiennent le plus l'attention.

Extension de la sphère d'activité de la Swissair

L'extension future qu'il convient de donner à la *Swissair* a d'ores et déjà provoqué quelques polémiques[1]. Il convient cependant de l'examiner en s'abstenant de toute déviation politique. La Swissair se trouve aujourd'hui placée devant l'alternative de limiter son trafic aux lignes continentales ou de participer activement au trafic intercontinental et, pour commencer, transatlantique[2]. Une telle extension supposerait l'achat de nouveaux appareils très coûteux destinés à l'exploitation des lignes transocéaniques. Comme il faudrait au minimum trois appareils et qu'un « Douglas DC 6 » ou un « Constellation 749 A » coûte environ 7 millions tandis que la dépense d'acquisition d'un « Stratocruiser » s'élève à au moins 10 millions, une telle extension de la sphère d'activité de la Swissair suppose donc de nouvelles immobilisations pour une somme de 20 à 30 millions, suivant le type de machines adopté.

Aussi désirable que soit, au point de vue particulier de la Swissair, une extension de son trafic aux lignes intercontinentales, il ne peut être question de financer l'achat de nouveaux appareils autrement que par l'emprunt. Son autofinancement n'étant assuré déjà que parce qu'elle ne contribue que dans une mesure infime aux dépenses d'établissement des installations au sol (piste, aérogare, installations de sécurité et de signalisation, etc.), il serait quelque peu paradoxal qu'elle bénéficiât encore — même actuellement — de subventions à fonds perdu des pouvoirs publics pour l'exploitation des lignes transatlantiques ouvertes à grands frais par l'achat d'un matériel volant très coûteux. C'est cependant de cela qu'il s'agit, selon l'article inspiré de la *N. Z. Z.* (1949 nº 1481) : « Läuft somit auch in bezug auf die endgültige Verankerung der Schweiz im Weltluftverkehr das *nationale Interesse* mit dem der *Swissair parallel*, so drängt sich in diesem Zusammenhang von selbst die Frage auf, inwieweit ein Entgegenkommen des Bundes geeignet wäre, der nationalen Luftverkehrsgesellschaft den Entschluss im Sinne der teilweisen Erneuerung ihres Flugzeugparks zu erleichtern.» Le *Bund* (7 avril 1949, nº 364) s'est également élevé contre semblable conception. Il ne serait pas normal d'accentuer encore l'inégalité de traitement des modes de transport au point de rendre impossible toute comparaison de leur rentabilité et de compromettre les bases mêmes d'une con-

[1] Cf. *N. Z. Z.*, 1949, nº 1545, et *Volksrecht* 1949, nº 177.

[2] Cf. N. Z. Z., 1949, nº 1481.

currence raisonnable. Ni l'importance du trafic par air, ni son intérêt touristique — d'ailleurs indéniable, mais qu'il ne faut nullement exagérer — ne peuvent servir d'argument, moins encore la raison purement sentimentale d'un prétendu danger d'isolement de la Suisse dans le trafic aérien, puisqu'il a été amplement paré à ce danger par l'établissement de *deux aéroports intercontinentaux*, alors qu'une meilleure coopération fonctionnelle entre les deux aéroports eût pu et dû se réaliser, si des raisons de prestige n'avaient manifestement agi. A cet égard, l'augmentation des subventions à fonds perdu réclamées pour Kloten est des plus criticables, si on la considère sur le plan national.

Financement du réseau routier

Un autre problème non moins important est celui du *financement du réseau routier* de plaine et de montagne.

L'extension et l'aménagement des routes alpestres ainsi que la modernisation systématique des routes de plaine conformément au programme dressé par l'Inspection fédérale des travaux publics, modernisation qui doit porter sur une longueur d'environ 1700 km., exigent de nouvelles et considérables ressources, puisque le programme des routes de plaine seul est devisé aujourd'hui à environ 1,5 milliard, et celui des routes de montagne à 0,5 milliard.

D'autre part, les cantons ont fait valoir que, depuis le début de la guerre jusqu'en 1947, les travaux d'entretien et d'aménagement des routes avaient renchéri de 100 % en chiffres ronds, sans qu'aucune recette correspondante puisse compenser cette augmentation[1].

On sait que, pour permettre aux cantons de résoudre cette double tâche, le Conseil fédéral avait inséré, dans son projet de réforme constitutionnelle des finances fédérales, une adjonction à l'article 30 prévoyant que « la Confédération *peut* céder aux cantons *une partie* du produit net des droits d'entrée perçus sur les carburants pour moteurs ». Le Conseil des Etats adopta un texte s'écartant sensiblement du projet du Conseil fédéral et prescrivant que « la Confédération *cède* aux cantons la *moitié* du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs ».

Cette divergence subsistait à l'issue des délibérations des Chambres relatives à la réforme constitutionnelle des finances. Elle révèle l'opposition d'intérêts existant, à ce point de vue également, entre les cantons et la Confédération, alors que, sur le fond, la nécessité fondamentale d'un aménagement du réseau routier n'est pas contestée.

D'une part, la Confédération estime que, pour des raisons de principe, il n'est pas indiqué de lier certaines recettes fiscales à un but déterminé — la généralisation d'une telle méthode pouvant compromettre de nombreuses institutions — et que, en tout cas, il convient de laisser à la Confédération le soin de décider quand il convient de verser des subventions aux cantons et pour

[1] Exposé de la Commission d'étude pour l'aménagement du réseau routier suisse adressé à MM. les membres des Commissions du Conseil national et du Conseil des Etats chargés de rapporter sur le message du Conseil fédéral concernant les nouvelles dispositions constitutionnelles sur les finances de la Confédération, cf. *Strasse und Verkehr*, 1948, p. 199.

quels montants, afin qu'elle puisse adapter sa politique aux fluctuations économiques[1]. D'autre part, les cantons détenteurs de la souveraineté sur les routes — droit qu'ils ne voudraient abandonner à aucun prix — n'ont pas les moyens de pratiquer la politique qu'implique cette souveraineté.

Une augmentation de la part cantonale aux droits d'entrée perçus sur les carburants pour moteurs semble donc inévitable. Mais il nous paraît que deux éléments ont été jusqu'ici quelque peu méconnus. Le fait, d'abord, que les droits de douane sur les carburants pour moteurs n'ont subi aucune augmentation depuis 1936[2]. Les transports routiers sont donc aujourd'hui moins imposés qu'ils ne l'étaient avant-guerre, alors que le revenu des entrepreneurs routiers a sensiblement augmenté. Il serait par conséquent loisible à la Confédération d'élever ces droits pour compenser, du moins partiellement, les sommes qu'elle s'engagerait à ristourner aux cantons. Cette mesure serait logique puisque c'est précisément le *renchérissement* des dépenses d'entretien des routes qui a déterminé les cantons à solliciter une aide accrue de la Confédération.

D'autre part, les charges grevant les différents types de véhicules (taxe sur les carburants, impôt sur les automobiles) ne sont pas proportionnées aux dépenses qu'occasionnent ces différents types. Cette constatation a déjà été faite en France[3] ; elle vaut également pour notre pays. Ce sont, en effet, les poids lourds qui occasionnent aux routes les plus gros dégâts, la surcharge étant le plus gros ennemi de la route. Si l'on peut admettre que les véhicules légers, et notamment les voitures de tourisme, payent une part s'approchant dans certains cas plus ou moins de la normale, les véhicules gros porteurs à gaz-oil ne payent qu'une taxe tout à fait insuffisante. La critique faite par le professeur Eugène Grossmann de l'imposition des transports par camion (*Annales suisses d'Economie des transports*, 1948, p. 9) nous semble avoir tenu compte insuffisamment de ce facteur.

Ces véhicules pourraient donc être grevés beaucoup plus fortement qu'ils ne le sont actuellement.

La coordination des transports

Est-il encore aujourd'hui possible de parler de coordination des transports sans éveiller immédiatement le soupçon de vouloir comprimer au profit du seul chemin de fer les autres moyens de transport ? Il serait cependant anormal que le seul risque de se voir infliger ce reproche empêchât toute discussion sur ce

---

[1] Rapport du Conseil fédéral à la Commission du Conseil national chargée d'examiner la question de la réforme constitutionnelle des finances de la Confédération, du 14/19 octobre 1948, p. 54.

[2] Cf. à ce sujet E. Grossmann, « Der Verkehr als Steuerobjekt », *Annales suisses d'économie des transports*, 1948, p. 1 ss.

[3] Pour 1948, on a évalué en France à 44 milliards et demi de tonnes-kilomètres brutes (T. K. B.) la circulation automobile. La charge des dépenses routières applicables à la T. K. B. s'élève à 1 fr. 28 et le produit de la taxe sur les carburants à 0 fr. 78. Mais ce chiffre de 0 fr. 78 n'est qu'une moyenne entre les chiffres très différents qui peuvent aller de 0 fr. 135 seulement pour un camion de 15 t. marchant au gaz-oil et faisant 60.000 km. par an, jusqu'à 1 fr. 30 et même 1 fr. 50 pour des voitures de tourisme ayant une forte utilisation.

problème qui, pour une sphère importante de notre économie, demeure le problème capital.

Il serait heureux que, en Suisse, se constituât, en dehors de toute contrainte officielle, un cercle d'étude réunissant un petit nombre de spécialistes des divers modes de transport, des professeurs, des économistes neutres, des industriels et des commerçants, tous désireux de rechercher ensemble, objectivement, une solution à cette question qui paraît aussi inextricable que le théorème le plus compliqué.

Un tel essai a été fait en France, et le Cercle des transports, créé en 1943 à Paris, est « une institution purement privée dont le but est de rapprocher en des réunions amicales des personnalités informées des problèmes de transport et préoccupées de l'avenir de cette importante branche d'activité ». Les premières discussions de ce cercle ont abouti déj à àdes résultats qui ont fait l'objet d'intéressantes publications [1].

Car le problème de la coordination revêt en Suisse la même acuité que dans les autres pays et la situation actuelle présente un double danger :

Le danger d'une inflation des modes de transport prenant une ampleur encore inconnue jusqu'ici, chaque mode de transport voulant se maintenir ou se déployer aux dépens des autres et sans égard pour les besoins réels.

Le danger pour l'Etat de se voir engagé dans un engrenage, chaque mode de transport sollicitant tour à tour son appui.

Les quelques exemples que nous avons donnés montrent l'importance du problème financier, mais aussi celui de l'organisation du service public de transport. A part quelques rares exceptions [2], il n'existe aucun lien organique entre le rail et la route. Or, aujourd'hui, un service public de transport ne se conçoit plus sans la possibilité d'utiliser les deux techniques.

On a essayé jusqu'ici de résoudre le problème de différentes façons et la coordination a passé par plusieurs phases successives :

Celle de la loi sur le partage du trafic, qui échoua (1934-35). Son tort était de régler la concurrence d'une manière trop autoritaire, dans le but trop exclusif de remédier au déficit du chemin de fer.

Celle du S. T. A. (Statut des transports automobiles), inaugurée en 1939 et ayant pour but d'assainir la profession de transporteur routier professionnel, en subordonnant à l'existence d'un besoin du trafic l'octroi d'une concession de transport.

Mais cette dernière législation ne résout ni le problème financier ni celui de l'organisation du service public.

C'est en effet dans ce domaine que les idées sont encore aujourd'hui le moins précises. En élaborant, durant la guerre, un article constitutionnel de pure compétence sur la coordination des transports, rejeté par le peuple au début de

---

[1] *Etude sur les transports publics routiers de voyageurs*, mars 1948.
Etude sur les transports terrestres. « Livre I : Le Point de vue de l'usager, étude quantitative et qualitative des besoins ». Livre II : « Le problème rail-route : service public et concurrence ».

[2] P. ex. les Chemins de fer fribourgeois, cf. à ce sujet X. Remy, « *La Coordination rail-route en Suisse dans les transports publics,* » 1948, nos 8, 9 et 10.

1946, le législateur se montrait prudent, mais il mettait en quelque sorte la charrue devant les bœufs, puisqu'il ignorait complètement le contenu qu'il donnerait à la loi d'application, mis à part le S. T. A.

En réalité, une doctrine économique et administrative de la coordination commence aujourd'hui seulement à s'édifier, soit sur le plan national soit sur le plan international.

Il faut substituer à une économie aveugle de concurrence une économie fonctionnelle, en considérant l'économie des transports comme un tout, dans lequel les différents modes de transport se répartissent suivant leur prix de revient et leurs avantages techniques, les fonctions d'acheminement des personnes et des marchandises. Il est nécessaire pour cela de pouvoir tabler sur des bases permettant de comparer la rentabilité des modes de transport et de leurs différentes branches d'activité.

Quant au service public de transport terrestre, il doit pouvoir exploiter les deux techniques rail-route suivant les avantages de prix et d'exploitation que chacune lui offre. Il convient donc de grouper tout au moins sous une unité d'exploitation tous les éléments contribuant à assurer le service public de transport.

Enfin, lorsque le service public ou l'une de ses branches se révèle indispensable quoique d'une rentabilité insuffisante, il est nécessaire d'obtenir, par voie de péréquation financière entre le trafic public et le trafic privé, les ressources nécessaires à son maintien [1].

Certes, ces principes ont été jusqu'ici défendus principalement par les représentants des chemins de fer[2]) et la place nous fait défaut pour en expliquer le mécanisme. Mais, outre qu'ils révèlent une compréhension saine de l'intérêt public, ils permettent une application suffisamment souple pour entraîner l'adhesion des usagers eux-mêmes. Il serait en tout cas souhaitable que, à l'avenir, la politique des transports soit fondée sur une doctrine cohérente. L'économie des transports dans son ensemble — et non pas chaque mode de transport pris isolément — doit fournir les ressources nécessaires au développement harmonieux de chacune de ces branches. Ce principe seul permettra d'épargner le contribuable. C'est le jeu de cet équilibre qui doit être défini par une politique raisonnable.

G. Dreyer.

---

[1] Cette idée a été notamment défendue par le *Bund*, dans un article récent (20 avril 1949, nº 181).

[2]) Cf. en particulier les thèses élaborées par l'Union internationale des chemins de fer en décembre 1948 sur la coordination du rail et de la route (publiées dans le Bulletin de cette Union en décembre 1948) ainsi que les conclusions adoptées par l'Association internationale du Congrès des chemins de fer au sujet du transport des marchandises de détail (Bulletin de l'Association, août 1949 p. 706).