**Zeitschrift:** Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
**Herausgeber:** Union syndicale suisse
**Band:** 26 (1934)
**Heft:** 3

**Artikel:** Économie dirigée dans les transports en Suisse
**Autor:** Bratschi, Robert
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-383952

**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:** 02.07.2025

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

# Revue syndicale suisse

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

26me année | Mars 1934 | No 3

## Economie dirigée dans les transports en Suisse.

Par *Robert Bratschi.*

I.

Les moyens les plus importants d'assurer le trafic interurbain sont à l'heure actuelle:

1. la navigation intérieure;
2. le chemin de fer;
3. l'automobile;
4. l'avion.

La transmission des nouvelles, malgré toute l'importance qu'elle présente, n'entre pas en ligne de compte dans notre exposé. Les principaux moyens utilisés dans cette branche de la vie économique sont le télégraphe, le téléphone et la radiophonie. Dans l'espace de quelques années seulement, ces moyens ont complètement transformé le service des nouvelles. Mais ici également, comme dans d'autres domaines des transports, la collaboration fait totalement défaut. Néanmoins, la situation est moins chaotique dans ce domaine que dans celui des transports de voyageurs et de marchandises.

Pour le transport de produits liquides (huile, etc.), les « pipeline » jouent un rôle prépondérant dans certains pays. Ce moyen est à peu près inconnu en Suisse. C'est pourquoi nous nous bornons à le signaler.

### *1. La navigation intérieure.*

Elle est le plus ancien des quatre moyens de locomotion des temps actuels. Son développement dépend de l'existence de voies fluviales. Sont considérés comme telles, en particulier, les grands fleuves dont la déclivité n'est pas exagérée. Dans divers pays, il existe tout un réseau de canaux artificiels qui, reliés aux rivières navigables, s'avèrent des plus utiles. En Allemagne, en 1930, le 20 pour cent environ du trafic des marchandises a été

assuré par la navigation intérieure. Il s'agissait, il est vrai, de gros transports de marchandises supportant un voyage de longue durée. En France, en Amérique, en Russie, en Hollande, etc., la navigation intérieure joue également un très grand rôle.

La Suisse ne possède pas de fleuve navigable. En raison des conditions topographiques, la construction de canaux serait trop onéreuse. Seuls les lacs qu'elle possède en grand nombre sont navigables. Un trafic assez régulier s'y est développé. La « flotte » suisse possède 104 unités représentant un tonnage de 4308 et 50,780 places assises. Il y a en outre 18 chalands. La navigation intérieure occupe un personnel de 853 hommes. En 1932, elle a transporté 5,7 millions de voyageurs et 173,000 tonnes de marchandises. Ce n'est donc qu'au point de vue du transport des voyageurs qu'elle présente une certaine importance. Il s'agit surtout du trafic des étrangers et des touristes. Nous ne tenons pas compte du trafic qui se fait dans le port du Rhin à Bâle, car, en réalité, il ne s'agit pas d'une activité suisse.

### 2. *Le chemin de fer.*

L'apparition du chemin de fer a complètement transformé le trafic mondial. Cette œuvre est si considérable qu'elle mérite l'admiration. D'après Sombart, 3 à 5 millions d'hommes en moyenne ont travaillé pendant 100 ans à l'accomplissement de cette œuvre. 400 milliards de francs suisses auraient été investis dans les chemins de fer.

Les chemins de fer ont fait circuler des montagnes de marchandises. Sans eux, la haute finance n'existerait pas. Ils transportent chaque jour un plus grand nombre de personnes que n'en déplaçaient autrefois les émigrations des peuples. Ils ont permis la concentration d'hommes dans des villes comptant des millions d'habitants et celle de l'industrie dans certains districts, car ils étaient seuls à pouvoir assurer l'amenée et l'écoulement des matières premières, des marchandises et de l'alimentation. Ils offrent la célérité, la sécurité, la régularité et le bon marché nécessaires à ces transports.

En Suisse, les chemins de fer commençèrent à se développer au milieu du siècle dernier. Leur avènement coincïde donc avec les débuts du nouvel Etat fédéraliste. Ce dernier ne s'est malheureusement pas rendu tout de suite acquéreur de cet important moyen de transport. L'homme d'Etat bernois Jakob Stämpfli fut vaincu par le Zurichois Escher. Ce dernier défendait le principe des chemins de fer privés et il remporta la victoire. C'est grâce à lui que le réseau ferroviaire suisse a été construit sans plan déterminé. La spéculation privée joua un très grand rôle lors des travaux, et c'est à elle que l'on doit de ne pas posséder un réseau répondant mieux aux besoins du pays. Cette spéculation entraîna de très fortes pertes, dont les cantons et les communes furent égale-

ment victimes (Chemin de fer national, etc.). Lorsqu'en 1872 la Confédération décréta la loi sur les chemins de fer et que ces derniers dépendirent dès lors de l'Etat en vertu de la nouvelle Constitution, il y avait déjà bien du mal de fait. En 1897 eut lieu le rachat des lignes principales qui se trouvaient dans un état vraiment lamentables, après avoir été exploitées sans aucun ménagement par les capitalistes suisses et étrangers.

Néanmoins, les chemins de fer avaient conquis une place prépondérante dans le domaine des transports en Suisse. Plus encore que dans bien d'autres pays, presque tout le trafic leur était dévolu. Ils ne jouissaient légalement d'aucun monopole, mais, en réalité, ils détenaient un monopole. Cet état de choses, et le fait que quelques grands magnats de la finance, habitant en partie à l'étranger, gouvernaient les chemins de fer, firent naître l'idée d'imposer toutes les obligations et charges possibles aux chemins de fer. Malheureusement, cette idée ne s'affirma que lorsque les principaux réseaux furent rachetés par la Confédération et que ces mobiles n'avaient plus leur raison d'être. Ceci explique bien des choses qui se sont manifestées par la suite et sur lesquelles il nous faudra revenir.

La Suisse possède un réseau ferroviaire de 5836 km, dont 3620 km à voies normales. Les chemins de fer disposent de 1837 locomotives, dont 788 à vapeur et 653 pour la traction électrique. Outre 24,989 voitures à voyageurs, avec 363,147 places assises, on dispose de 22,970 wagons de marchandises d'une charge totale de 314,329 tonnes. Il doit y avoir au moins 4 milliards de francs investis dans les chemins de fer. En 1931, les chemins de fer occupaient 47,165 personnes. Au cours de la même année, 430 millions de personnes et 25,2 millions de tonnes de marchandises furent transportées. Des personnes transportées, 245 millions concernent les tramways de villes.

En 1932, les Chemins de fer fédéraux à eux seuls exploitaient 3030 km de voies ferrées. Le compte d'établissement s'élevait à 2511 millions de francs, tandis que la dette réelle, en raison du déficit de guerre et d'autres charges sur lesquelles nous reviendrons plus loin, s'élèvait à 3000 millions de francs. En 1932, 32,514 personnes étaient occupées aux C. F. F. 116,8 millions de voyageurs et 15,2 millions de tonnes de marchandises furent transportés. Les chiffres pour 1929 étaient de 126,5 millions de personnes et 19,3 millions de tonnes de marchandises. Ces quelques chiffres permettent de mesurer l'importance des Chemins de fer fédéraux.

### *3. L'automobile.*

Ce n'est que vers les années 1900 que l'automobile fut pratiquement utilisée comme moyen de transport par route. Ce moyen de locomotion fut tout d'abord lent à se développer. Comme les chiffres ci-dessous le prouvent, il était encore très peu répandu

dans notre pays en 1910. C'est pendant la guerre seulement qu'il prit de l'extension. Jusqu'à ce moment-là, seul le chemin de fer unissait la rapidité à la force de la machine. Pendant la guerre, ces avantages furent offerts par les camions automobiles. Ce nouveau moyen de transport ne se développa pas uniquement dans les pays en guerre, mais partout. De 1910 à 1920, le nombre des voitures automobiles en Suisse a quadruplé, celui des camions a décuplé. Ce fut là le point de départ de la marche triomphale de l'automobile en Suisse également. Nous donnons ci-dessous quelques chiffres qui prouveront le développement des véhicules à moteur:

*Nombre des véhicules à moteur depuis 1910.*

| Année | Voitures automobiles | Autobus | Camions | Tracteurs | Total | Motos | Total | Nombre d'habit. pour un véhicule à moteur |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1910 | 2,276 | — | 326 | — | 2,602 | 4,647 | 7,249 | 515 |
| 1920 | 8,902 | — | 3,331 | — | 12,233 | 8,179 | 20,412 | 190 |
| 1930 | 60,735 | 1,128 | 14,715 | 1,677 | 78,255 | 46,421 | 124,676 | 33 |
| 1931 | 63,945 | 1,161 | 17,195 | 2,032 | 84,333 | 46,875 | 131,208 | 31 |

Les chiffres pour 1932 et 1933 ne sont malheureusement pas encore connus. Tout ce que l'on sait, c'est que la progression continue. La différence enregistrée entre 1930 et 1931 prouve qu'il ne s'est pas produit de trêve. La forte augmentation du nombre des camions et des tracteurs est particulièrement frappante. Dans les années 1932 et 1933, la crise doit cependant avoir entravé la progression. Mais cela ne modifie pas la tendance générale.

La plus grande partie des véhicules à moteur provient de l'étranger. L'industrie suisse produit néanmoins une part importante des autobus et des camions. Voici le nombre de véhicules à moteur importés en Suisse au cours des dernières années:

| Année | Nombre des véhicules | Valeur en millions de francs |
|---|---|---|
| 1929 | 10,752 | 70,3 |
| 1930 | 9,892 | 65,1 |
| 1931 | 10,461 | 62,4 |
| 1932 | 9,606 | 51,2 |
| 1933 | 10,449 | 46,8 |

Ainsi la motorisation du pays s'accentue; il serait toutefois difficile d'établir jusqu'où cela ira. On ne saurait parler de saturation qu'aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord. Ce pays dispose de plus de 30 millions de véhicules à moteur, dont très peu de motocyclettes. On compte une automobile pour cinq habitants, donc presque pour chaque famille. Les chiffres publiés récemment sur la production dans ce pays accusent un recul catastrophique. La crise joue naturellement un rôle. Mais il est certain que la densité du nombre des automobiles ne saurait augmenter beau-

coup. Il s'agit donc maintenant bien plus de remplacer les vieilles voitures, que d'en augmenter sensiblement le nombre.

Nous ne possédons pas de chiffres précis sur les capitaux qui ont été investis dans l'automobilisme en Suisse. Il va de soi qu'il s'agit de montants très élevés. De plus, nombreuses sont les personnes qui gagnent leur vie dans cette branche de notre économie.

Abstraction faite de l'auto postale pour certaines communes, les véhicules à moteur ne jouent pas encore un rôle très important dans l'économie publique. En 1932, les autos postales ont transporté 4,6 millions de voyageurs et ont enregistré un déficit de 2,2 millions de francs. Les lignes concessionnées privées ont transporté 3,7 millions de personnes et ont réalisé un excédent de 766,000 francs. Cette différence doit être attribuée au fait que la poste dessert les lignes les moins rentables et qu'elle accorde de meilleures conditions de travail à son personnel.

### 4. *L'avion.*

C'est pendant la guerre également que le plus récent des moyens de transport importants a pris un grand essor. Son importance militaire est actuellement encore plus grande que sa valeur au point de vue des transports proprement dits. Néanmoins il offre de grands avantages pour le transport des personnes et de marchandises précieuses sur de longs parcours. Sa très grande rapidité est toutefois fortement entravée par les difficultés du vol de nuit. L'aviation n'est guère appelée à jouer un rôle important en Suisse, car les distances y sont trop courtes pour lui permettre de faire valoir ses avantages en tant que moyen de transport. Son activité se borne encore exclusivement aux relations internationales, et encore ne peut-elle s'exercer qu'à l'aide des subventions considérables que lui accordent les deniers publics.

* * *

Le plus ancien et le plus moderne des moyens de transport ne s'avèrent donc pas susceptibles de jouer un rôle déterminant en Suisse. Mais la concurrence est d'autant plus redoutable entre les deux autres, le chemin de fer et l'automobile.

## II.

Quelle est l'importance du trafic à assurer? Elle n'est pas stable. Au contraire, elle dépend de nombre de facteurs très variables. Elle dépend avant tout de la situation économique générale. Ses fluctuations se manifestent nettement dans le développement du trafic.

Le degré de culture générale d'un peuple joue également un très grand rôle dans ce domaine. Les peuples très civilisés et cultivés de l'Europe occidentale et de l'Amérique éprouvent bien plus que les Chinois, par exemple, la nécessité des transports et le besoin de voyager.

*Importance du trafic et moyens de transport.*

L'ampleur du trafic dépend aussi en grande partie des moyens de transport dont on dispose. « Chaque moyen de transport crée son propre trafic. » C'est là une pensée que les partisans des nouveaux moyens de transport émettent très souvent ces derniers temps. Elle n'est cependant que partiellement juste. Il est certain que tout moyen de transport crée de nouvelles possibilités de transport. Mais en même temps, il dérobe aux moyens déjà existants une partie de leur trafic.

Le plus grand bouleversement qui s'est opéré dans les relations et dans la vie des hommes est certainement dû aux chemins de fer. Ils ont créé des possibilités insoupçonnées dans le transport de marchandises et facilité dans une très grande mesure le transport des personnes. Comparés à ce que l'on peut appeler une réelle révolution dans le domaine des transports et à l'augmentation du trafic qui en est résultée, les changements que peuvent provoquer l'automobile ou l'avion dans l'ampleur du trafic, apparaissent bien modestes. Ces deux moyens de locomotion sont plutôt susceptibles de satisfaire mieux et plus confortablement que les chemins de fer les besoins déjà existants. Les avantages des deux nouveaux moyens de transport résident donc bien plus dans la possibilité d'assurer un certain trafic réduit, soit l'automobile pour les petits parcours et l'avion pour les grands trajets.

Si le chemin de fer a eu pour conséquence capitale la transformation complète de l'économie et l'augmentation du volume des transports, l'automobile se caractérise surtout par le fait que ses possibilités dépassent de beaucoup l'importance du nouveau trafic qu'elle a créé. Cet état de choses a pour conséquence naturelle d'accentuer la concurrence entre les moyens de transport existants. Une des premières répercussions fut la suppression des chars attelés dans le trafic routier pour les longs parcours et dans les villes. Les brasseries et meuneries ont toutefois dû se rendre compte que l'on peut également exagérer dans ce domaine. Mais les rapports entre le rail et le pneu sont plus importants.

Bien qu'il existe actuellement déjà des projets de transport de marchandises de l'Allemagne du Nord en Italie et que le parcours New-York-San-Francisco s'effectue maintenant déjà par automobiles, il est établi que le transport sur route ne remplacera jamais le chemin de fer. Au contraire, les chemins de fer resteront longtemps encore le pilier du trafic. Leur supériorité implique cependant certaines distances et une certaine densité du trafic. Cette constatation est d'une très grande portée. Elle permettra de prouver que le chemin de fer conserve également la possibilité d'exister.

Cette question est devenue brûlante pour notre pays. Les difficultés financières des chemins de fer augmentent. Elles sont dues au fait que le trafic, au lieu de s'intensifier, a plutôt tendance à

reculer. La crise est en partie responsable de cet état de choses. Mais ce qui importe bien davantage, c'est le changement qui s'est opéré dans la structure des transports en général. L'appareil dont on dispose est énorme et il a été développé sans souci des besoins réels du trafic. La capacité de rendement des moyens de transport qui existent n'est nullement en rapport avec les besoins. La chose a été possible par suite de l'absence de toute méthode. L'Etat a renoncé à influencer l'évolution. La situation chaotique qui règne dans l'économie devient de plus en plus générale. Mais elle se manifeste plus particulièrement dans cette branche d'activité. L'économie est obligée de supporter d'une manière ou d'une autre les conséquences de ce développement exagéré et qui dépasse de beaucoup les besoins. En réalité, ces conséquences se manifestent sous diverses formes: pertes de capitaux pour les chemins de fer et les entreprises de transport par automobiles, subventions aux entreprises d'automobiles concessionnées et parfois à des compagnies de chemins de fer, tarifs élevés des deux moyens de transport, faillites d'entreprises de véhicules à moteur, frais de transport trop élevés par suite de l'achat de véhicules à moteur dont la rentabilité n'est pas assurée. Tout cela, et bien d'autres choses encore, résultent de la surenchère anarchique des moyens de transport de notre pays. Le fait qu'il en est à peu près de même dans les autres pays, n'est pas une consolation pour nous.

*Les avantages et désavantages des moyens de transport.*

L'art consisterait à faire en sorte que chacun des moyens de transport se voue à la tâche dans laquelle il est supérieur à l'autre. Cette délimitation n'a pas encore été possible en Suisse jusqu'ici. On sait dans quel domaine l'automobile est supérieure au chemin de fer de par ses avantages naturels. C'est avant tout dans le trafic de petite zone. L'automobile se meut plus facilement, elle n'est pas tenue de suivre une voie tracée. Elle peut circuler de maison en maison; elle facilite le contact entre le fournisseur et le client. Ce sont là de très grands avantages dans le service des expéditions partielles. A part ces avantages naturels et d'autres encore, ce moyen de transport jouit encore d'une supériorité que seule lui confère une législation jusqu'ici insuffisante. Les chemins de fer eurent dès le début, à faire face à de nombreuses obligations. Ils furent contraints de construire eux-mêmes les voies ferrées. L'obligation de transporter et l'horaire auquel il ne peut pas être dérogé, furent immédiatement fixés par des lois. La fixation des tarifs fut soumise à un contrôle public. Tout cela se fit sous l'impression des transformations considérables causées par les chemins de fer et également en raison de la puissance qu'ils représentaient autrefois. Ils appartenaient à de grandes compagnies, contre lesquelles on voulait se défendre, et auxquelles on cherchait à imposer tout ce qui semblait possible. En fait, ces compagnies ont exploité tant qu'elles ont pu le personnel et la population. Aussi ne jouissaient-

elles pas d'une très grande sympathie. Il en est resté quelque chose. Dans tous les cas, des cercles très étendus de la population se sont fait les illusions les plus incroyables quant aux possibilités des chemins de fer. Les charges très lourdes imposées aux Chemins de fer fédéraux depuis l'étatisation des principales lignes et qui n'ont, en fait, aucun rapport avec les chemins de fer, prouvent que même les autorités partageaient ces conceptions.

L'attitude à l'égard de l'automobile a été différente. Ce moyen de transport est resté en grande partie du domaine de l'économie privée. Il ne se prête pas à la formation de grandes entreprises. On n'a jamais éprouvé le besoin de prendre des mesures de précaution contre une véritable puissance, comme ce fut le cas pour les chemins de fer. C'est pourquoi l'automobile a pu se développer beaucoup plus longtemps sans être entravée par des lois. L'inégalité dans la législation est devenue si grande qu'elle ne devait pas manquer de devenir un facteur déterminant pour juger de la capacité de concurrence. Le développement exagéré des moyens de transport est aussi dû dans une forte mesure à cette inégalité.

Il existe également une très grande différence dans la manière dont le personnel est traité. Au cours des années, le personnel des chemins de fer s'est organisé. Grâce au travail syndical de deux générations, il a pu se créer une situation sociale assez convenable. Dans les transports par automobiles, les conditions sont encore peu favorables; elles en sont encore à l'état où elles en étaient à l'origine des chemins de fer. La réglementation de la durée du travail, des salaires, de l'assurance, tout cela est encore à l'état embryonnaire. Jusqu'à présent le personnel de ces entreprises a été honteusement exploité.

Aussi longtemps que les chemins de fer jouissaient d'un monopole de fait, ils ont pu supporter les charges qui leur étaient imposées. Ils ont également pu surmonter la guerre et la crise. Mais le trafic routier allant en augmentant a brisé en partie leur puissance. Les Chemins de fer fédéraux évaluent à 40 millions de francs pour le moins par année, la perte de recettes due à la concurrence de la route. Cette somme suffirait à couvrir les intérêts d'un capital de 800 à 1000 millions. Si cette perte ne peut être compensée, il sera indispensable d'amortir proportionnellement le compte d'établissement. Voilà devant quelle situation les Chemins de fer fédéraux se trouvent acculés. Et la situation est pareille pour nombre de compagnies privées. La différence réside dans le fait que le capital-actions et une partie du capital-obligations est déjà perdue et a été passée par profits et pertes. Ce sont les cantons et les communes qui, dans la plupart des cas, ont été les victimes de cette opération.

Malgré tout, les chemins de fer ont dû jusqu'à présent se suffire à eux-mêmes. Le meilleur remède eût été d'adjoindre au réseau ferroviaire une entreprise d'automobiles, afin de lui assurer les avantages du nouveau moyen de transport. On y songeait aux

C. F. F. il y a quelques années. Ils abandonnèrent malheureusement ce projet. On eut alors recours à la « Sesa » (Suisse-Express, S. A.) et à l'Asto (Transports d'expéditions partielles par automobiles). La première est chargée d'entrer en contact avec les expéditeurs et grâce à des réductions de taxes de tous genres, d'obtenir le plus possible de transports par rail. Mais la « Sesa » n'est pas parvenue à exercer une bien grande influence sur le développement du trafic par camions. En outre, la « Sesa », d'entente avec les camionneurs, doit améliorer et réduire les frais du transport direct de porte à porte. La nouvelle entreprise « Asto » doit y collaborer aussi. On veut également lui attribuer une bonne partie des expéditions partielles qui, à l'avenir, seront transportées sur route par des compagnies privées liées par contrats aux chemins de fer. Plus tard, c'est-à-dire lorsque l'« Asto » aura étendu son activité sur tout le territoire, elle aura besoin de 500 camions avec environ 450 remorques et pourra occuper environ 1000 personnes. La « Sesa » et tout particulièrement l'« Asto » entraînent de gros déficits, mis unilatéralement à la charge des chemins de fer.

Ces deux entreprises représentent des palliatifs qui ne suffiront pas à changer grand'chose à la situation générale. Si l'on veut améliorer l'économie des transports, il faut intervenir plus profondément.

## III.

Il y a longtemps que l'on est d'avis qu'il ne faut pas laisser au hasard l'évolution du régime des transports. Au contraire, depuis de longues années l'Etat s'en est occupé dans tous les pays importants. C'est le cas plus particulièrement pour les chemins de fer, soit qu'on ait procédé à leur étatisation, soit que cet important moyen de transport ait été soumis, d'une manière ou d'une autre, à l'influence de l'Etat. La nécessité de l'intervention de l'Etat ne s'est pas avérée moins grande lors de l'apparition des véhicules à moteur, au contraire. La question a été soulevée à temps en Suisse. La Fédération des cheminots en souligna toute l'importance en 1921 déjà. Malheureusement à ce moment-là, les autorités n'ont pas suffisamment voué d'attention à la chose. En 1926, l'auteur du présent article présenta une motion au Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux. Elle n'obtint aucun résultat. La motion fut soumise deux ans plus tard aux Chambres fédérales, lesquelles l'adoptèrent à l'unanimité; le Conseil fédéral l'admit également en déclarant formellement qu'il en réaliserait au plus vite les idées fondamentales. La motion n'avait pour but que d'obliger l'Etat à intervenir, afin de remplacer par un plan méthodique le développement chaotique des transports.

### *Partage du trafic.*

Malheureusement, rien ne fut fait immédiatement. Les choses en restèrent à l'approbation et à la bonne volonté dont avaient fait preuve l'Assemblée fédérale et le Conseil fédéral. Mais les

Chemins de fer fédéraux furent invités par le chef du Département des postes et des chemins de fer à s'entendre avec les milieux intéressés à l'automobile afin d'arriver par ce moyen à un partage du trafic librement consenti. Si les conditions légales touchant la concurrence avaient été les mêmes, ce procédé eût été le bon. Mais tel n'est pas le cas. C'est pieds et poings liés à des liens légaux et rivés à des charges économiques que les C. F. F. prirent part aux négociations présidées par un partisan de leurs concurrents. Si les partisans de l'automobilisme étaient disposés à conclure une entente, c'était bien plus par nécessité que par envie, par la *nécessité* née de la concurrence à outrance et de la pression insensée exercée sur les prix, et qui atteint de plus en plus l'automobilisme lui-même.

Les négociations aboutirent à une convention. Par cette dernière, les chemins de fer (E) et les intérêts de l'automobilisme (A) décident de procéder à un certain partage des transports de marchandises. En principe, le trafic de petite zone sera effectué par automobile, tandis que les grandes expéditions et le trafic de grande zone sont laissés aux chemins de fer. Jusqu'à une distance de 10 km, le transport des marchandises par camions restera libre comme jusqu'à présent. Quiconque veut transporter des marchandises pour des tiers à plus de 10 km de distance doit posséder une concession. La convention ne concerne que les transports par des tiers. Le trafic « privé » n'est pas réglementé. Or, il représente le 70 à 80 pour cent du trafic des marchandises par route. C'est là une importante lacune qui diminue sensiblement la valeur de toutes les mesures prises. De plus, les chemins de fer ont dû s'engager à étendre l'activité de l'« Asto », dont il est question plus haut, à tout le territoire suisse dans un délai de 3 ans, et à confier ces transports aux entreprises privées. Le déficit qu'occasionnera cette « affaire » aux Chemins de fer fédéraux atteindra 5 à 7 millions de francs par année.

Cette convention a fait, depuis, l'objet d'un projet de loi qui sera examiné prochainement par les Chambres. L'exécution de la convention doit être confiée à une coopérative formée par des représentants des chemins de fer et du trafic par automobiles. Une commission paritaire veillera à l'exécution de la convention. Cette commission sera formée de trois représentants des E et de trois mandataires des A, ainsi que de trois représentants des organisations économiques. Sont considérées comme organisations économiques: la Société suisse du commerce et de l'industrie, l'Union des arts et métiers et l'Union suisse des paysans. Le reste de la population n'a rien à dire à ce sujet. L'Union syndicale suisse et l'Union des sociétés de consommation n'existent pas pour les auteurs de la convention et du projet de loi.

Le projet ne peut donc pas nous donner satisfaction. C'est un torse sans bras ni jambes. On ne peut le considérer que comme le début d'un nouveau développement. Et celui-ci ne peut se faire

que dans le sens d'un plan d'ensemble des moyens de transport, sinon notre économie sera exposée à de très graves dommages. C'est en tant que début, et seulement comme tel, que nous pouvons appuyer ce projet de loi.

Du point de vue des finances des chemins de fer, on ne saurait donner trop d'importance à cette petite loi sur le partage du trafic. Elle ne change rien, ou presque rien, aux bases légales inégales dont doit découler la concurrence. La diminution du trafic et le recul des recettes subsisteront. Par contre, on peut s'attendre à ce que l'exode du trafic subisse un arrêt ou du moins un ralentissement.

*Pourquoi faut-il assainir les chemins de fer?*

Les Chemins de fer fédéraux ont besoin d'être assainis. Leur exploitation ne rapporte plus suffisamment pour faire face aux charges sans cesse croissantes que représentent les intérêts et qui atteignent actuellement 120 millions. Abstraction faite de la période de guerre, les C. F. F. s'étaient très bien développés jusqu'à ces dernières années. Ils ont remis en parfait état les réseaux désorganisés des anciennes compagnies privées. Ils ont amélioré les gares et les installations de sécurité. La double voie a été posée sur de nombreux parcours. Le matériel roulant a été considérablement amélioré. L'électrification du réseau a couronné cette grande œuvre. Si autrefois les chemins de fer suisses n'éveillaient qu'un sourire de pitié à l'étranger, l'Etat en a fait un appareil qui jouit de la plus grande considération et qui, à plus d'un point de vue, se place en tête des chemins de fer du monde.

A la suite de l'étatisation, les tarifs ont été abaissés presque sur toute la ligne. Les taxes sont fixées d'après un système s'inspirant de l'économie collective. Les marchandises de valeur qui supportent un port plus élevé payent plus cher que les gros transports de produits à bon marché. Le prix des abonnements d'ouvriers peut rester en-dessous du prix de revient, car d'autres transports les compensent. C'est ainsi seulement que d'importantes industries ont pu être implantées et que l'on a pu suivre une politique raisonnable quant au logement des ouvriers. On put aussi accorder d'importantes concessions à l'agriculture. Cette manière de fixer les tarifs, qui ne tient pas compte dans chaque cas particulier du prix de revient du chemin de fer, mais qui dans son ensemble a rendu de très grands services à notre économie suisse, devient tout à fait impossible si le chemin de fer doit faire face à une concurrence que rien n'entrave, qui lui ravit les transports à hauts tarifs et par là la compensation nécessaire pour pouvoir effectuer d'autres transports à prix réduits.

Déjà lors du rachat, les Chemins de fer fédéraux furent chargés d'une très lourde hypothèque, celle d'un prix surfait. Avec les intérêts, cela représente actuellement une somme de 260 millions. Une partie des transports postaux se font gratuitement. La charge

qui en résulte pour les C. F. F., sur la base du tarif normal, représente jusqu'à présent une valeur de 220 millions de francs. A cela il y a lieu d'ajouter les prestations spéciales pour l'administration militaire et l'accomplissement de nombreux désirs d'ordre régional.

Pendant la guerre, la Confédération imposa aux C. F. F. des charges n'ayant rien à voir avec les transports et dont la valeur capitalisée atteint plus de 500 millions de francs. Sur cette somme 35 millions leur furent remboursés par la suite! Les grands travaux pour le développement du réseau et du matériel roulant se font en Suisse, pour autant qu'ils peuvent l'être. L'électrification du réseau a procuré du travail à plus de 80,000 ouvriers pendant de nombreuses années. C'est à cette œuvre de l'Etat que d'importantes maisons doivent d'avoir fait de bonnes affaires. La Confédération a participé pour 60 millions de francs aux frais de l'électrification, lesquels s'élèvent à près de 800 millions. S'il n'y avait pas eu ce grand travail, la Confédération aurait dû verser beaucoup plus pour les secours de chômage.

Au point de vue social, les Chemins de fer fédéraux ont toujours fait au moins ce qu'un patron raisonnable eût fait. Ils ont fait face d'une manière exemplaire à leur énorme service de la dette. Jusqu'à présent, ils n'ont rien fait perdre à personne. Et pourtant, la Confédération a dû en peu de temps verser des sommes considérables pour de grandes entreprises bancaires privées, sans avoir pu préserver nombre de petites gens de la perte de leurs économies.

Nous n'exagérons certes pas en disant que les C. F. F. sont à bout au point de vue financier. A part la période de déficits de la guerre et de l'après-guerre, ils avaient toujours réussi à maintenir l'équilibre. Le développement esquissé plus haut et la crise générale provoquent maintenant des déficits qui menacent de devenir chroniques. Les deux derniers exercices bouclent par un déficit de près de 50 millions de francs chacun. Il semble que l'année 1933 sera un peu meilleure. Il y aura néanmoins un fort déficit. Si les Chemins de fer fédéraux sont appelés à rester le pilier de notre économie des transports, il faut les assainir financièrement. L'entreprise, en elle-même saine et forte, n'est pas à même de supporter des charges qui n'ont rien à voir avec les chemins de fer, ni la concurrence à outrance, pas plus que de graves crises économiques.

Selon la Direction générale et le Conseil d'administration, le surendettement s'élèverait à 900 millions environ. Les déficits augmentant chaque année, on peut fort bien parler d'un milliard. Il va de soi que seule la Confédération est en mesure de procéder à l'assainissement de notre grande entreprise ferroviaire. En ce faisant, elle ne fait que supporter les conséquences de la politique des transports qu'elle a poursuivie jusqu'à présent et qui était une politique tout à fait désordonnée. La spoliation dont les C. F. F.

ont été victimes pendant plus de 30 ans, sous divers aspects, se venge maintenant.

Les mesures d'assainissement nécessaires rencontrent de l'opposition. On s'en sert de prétexte pour tempêter contre une entreprise d'Etat. On parle d'un second rachat des chemins de fer. Cette manœuvre a pour seul but de donner l'impression que la Confédération a fait déjà un grand sacrifice lors du premier rachat, ce qui est absolument faux. Le rachat a procuré uniquement des avantages à la Confédération jusqu'à présent. Elle a obtenu le droit de disposer des chemins de fer sans avoir à prendre aucune sorte d'engagement. Elle a laissé aux C. F. F. le soin de remplir ces engagements. Elle leur a même imposé des obligations auxquelles l'Etat aurait été tenu si le système des chemins de fer privés avait été maintenu. Nous en avons cité quelques-unes plus haut.

D'aucuns cherchent également à attribuer les difficultés dans lesquelles se débattent les Chemins de fer fédéraux à la forme de leur organisation. C'est là aussi une manœuvre destinée à détourner l'attention. Il est vrai que l'organisation créée en 1897 était quelque peu compliquée. Elle incarnait les derniers vestiges des anciennes compagnies privées. Cette organisation fut transformée en 1923. On peut lui reprocher quelques défectuosités qu'il vaudrait la peine d'éliminer. Mais de telles mesures n'auraient aucun effet au point de vue financier. Elles n'exerceraient aucune sorte d'influence sur la situation financière de l'entreprise.

Il se peut que l'on se serve de la nécessité de l'assainissement pour modifier la situation légale des Chemins de fer fédéraux. Les milieux réactionnaires cherchent à éliminer l'influence des autorités politiques, du moins celle de l'Assemblée fédérale. C'est là un grave danger. Toute tentative de séparer les C. F. F. de l'Etat, pour les soumettre au commandement d'un Conseil d'administration dominé par la ploutocratie doit se heurter à une opposition résolue de notre part. Ce n'est pas ainsi qu'il faut abuser de l'assainissement devenu indispensable par suite de la négligence et des erreurs commises par la Confédération dans sa politique des transports.

Ce qui est urgent, ce sont des mesures d'ordre financier et une législation qui permette de poursuivre une politique raisonnable et systématique dans l'économie des transports en Suisse. Seules des mesures de ce genre trouveront l'appui du mouvement ouvrier suisse.

---