

# La coordination du rail et de la route en Suisse

Autor(en): **Berchtold, W. / Britschgi, J.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (1950)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133315>

## **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.

## La coordination du rail et de la route en Suisse

par MM. W. BERCHTOLD et J. BRITSCHGI

*Soucieux d'apporter aussi sa contribution en vue de résoudre le problème si complexe de la coordination du rail et de la route en Suisse, la Société d'études économiques et sociales avait fait appel en décembre dernier à deux spécialistes en la matière, M. W. Berchtold, directeur du III<sup>e</sup> arrondissement des Chemins de fer fédéraux, à Zurich, et M. J. Britschgi, directeur du Touring-Club suisse, à Genève.*

*Nous pensons rendre service à nos lecteurs en publiant ici les communications faites à cette occasion par les deux éminents représentants du rail et de la route.*

---

### Exposé de M. W. Berchtold

*directeur du III<sup>me</sup> Arrondissement des Chemins de fer fédéraux*

Le problème de la *coordination des transports* et, en particulier, de la *coordination du rail* et de la *route* est l'un des plus importants problèmes économiques de notre époque ; il ne cessera pas d'occuper à l'avenir les autorités politiques et l'opinion publique, non seulement en Suisse, mais dans tous les pays. C'est du point de vue des *usagers du rail* et non pas des chemins de fer eux-mêmes dont il s'agit, car les chemins de fer sont des *services publics* qui, chez nous, n'appartiennent plus à des capitalistes privés, mais à la communauté du peuple suisse. Ce sont donc les besoins du peuple suisse qu'ils ont à satisfaire, ce sont ses intérêts qu'ils ont à sauvegarder et non pas des intérêts particuliers — soit d'ordre financier, technique ou même bureaucratique. On l'oublie peut-être trop souvent non seulement dans le public, mais aussi quelquefois dans les milieux ferroviaires.

Lorsqu'on parle de la « coordination des moyens de transport », on part en général de l'idée qu'il faut mettre un frein à la concurrence déréglée dans le domaine des transports qui conduit — dit-on — à des *doubles emplois*, à un *gaspillage* des moyens économiques, bref : au *chaos*. La « coordination » aurait donc la tâche de remédier à cet état de choses. On se la figure dans certains milieux sous la forme d'une *réglementation de l'Etat* qui interviendrait dans la sphère de l'activité économique pour assurer l'emploi rationnel des moyens de transport en attribuant à chacun d'eux les tâches pour lesquelles il se prête le mieux.

On ne se rend toutefois pas toujours compte qu'en soutenant une pareille thèse on se place — très souvent inconsciemment, il est vrai — sur le terrain

de *l'économie dirigée*. Déjà le terme « coordination » n'appartient-il pas au vocabulaire de l'étatisme ? En effet, l'économie libre ne connaît en général pas ces problèmes de « coordination » qui sont devenus si fréquents de nos jours — dans d'autres domaines que celui des transports aussi. Dans une économie libre, la concurrence est le levier régulateur qui dirige automatiquement toutes les activités économiques et assure l'emploi rémunérateur — partant rationnel — des moyens de production.

Vous serez étonnés, messieurs, d'entendre cette constatation de la part d'un représentant des chemins de fer, et encore pour ouvrir un débat sur le problème rail-route, car n'est-ce pas surtout les chemins de fer qui ont demandé à cor et à cri *l'intervention de l'Etat* pour les protéger contre la concurrence ruineuse de la route ?

Pourquoi le chemin de fer aurait-il besoin de *protection* contre la concurrence de l'automobile ? Ne pourrait-il pas accepter le défi et lutter par ses propres moyens, afin de se maintenir dans les domaines où il se révèle supérieur à ses concurrents, tout en abandonnant à la route les transports que celle-ci peut assurer à de meilleures conditions ?

Ce jeu des forces naturelles ne paraît tout d'abord pas possible pour la raison suivante : Le chemin de fer — dit-on — est soumis à une législation qui lui impose des obligations très onéreuses et que l'automobile ne connaît pas : l'obligation de transporter, l'obligation de publier les tarifs et de les appliquer sans discrimination à tous les usagers, l'obligation de maintenir les horaires homologués sans égard au rendement de chaque train, etc. Il y a donc, en effet, des chances commerciales très inégales dans une concurrence où l'une des parties est soumise à de pareilles impositions dont l'autre est exempte.

C'est ici que, d'après certaines théories, la *coordination* devrait intervenir. Elle aurait donc la tâche de réglementer la concurrence de façon à créer des *chances commerciales égales*. Mais on oublie que la *structure économique* du chemin de fer est si foncièrement différente de celle de l'automobile qu'une assimilation des conditions de concurrence entre ces deux moyens de transport ne paraît guère possible : le chemin de fer est un moyen de locomotion pour des *transports en masses* ; il ne peut fonctionner que par des *services réguliers* et en offrant au grand public des conditions de transport bien définies. L'automobile, au contraire, est un moyen de *transport individuel* et on ne conçoit pas comment il serait possible de soumettre le petit entrepreneur routier ou même le propriétaire d'un camion privé à l'obligation d'offrir certains services réguliers et d'effectuer n'importe quel transport qu'on pourrait lui demander.

L'idée de réaliser la coordination par un régime juridique qui mettrait les conditions de concurrence du chemin de fer et de l'automobile sur un pied d'égalité parfaite se heurte donc à des difficultés insurmontables. Cependant, nous touchons ici le *point décisif* de tout le problème rail-route : c'est qu'en réalité il n'y a pas deux *moyens* de transport, le chemin de fer et l'automobile, mais deux genres de trafic, deux systèmes de transport qui s'opposent et qu'il faut coordonner : *le trafic public et le trafic privé*.

Quelles sont les caractéristiques du trafic public et par quoi se distingue-t-il du trafic privé ? Toute entreprise qui possède ses propres véhicules automobiles pour ses besoins fait l'expérience qu'elle n'est pas en mesure d'exécuter tous

ses transports au moyen de ces véhicules. En effet, elle a quotidiennement à expédier et à recevoir un grand nombre d'envois isolés, pour l'acheminement desquels l'emploi d'un véhicule à moteur n'est pas avantageux. Elle recourra donc aux services des *entrepreneurs de transport professionnels*, qui groupent des colis isolés de ce genre pour les acheminer tous ensemble, à des conditions avantageuses. Mais tant que ces entrepreneurs ne font que des *transports occasionnels* qui doivent garantir un emploi rationnel de leurs véhicules, on ne saurait s'attendre à ce qu'ils soient toujours à disposition, surtout dans les régions à faible trafic.

Par conséquent, les conditions afférentes à l'économie des transports ne sont favorables à l'établissement d'entreprises entretenant de multiples relations avec leurs fournisseurs et leurs clients que dans les endroits où il est possible de compter *avec certitude* que des services de transport seront à la disposition de tous les besoins individuels, pratiquement à chaque instant et à des prix raisonnables. Ces conditions sont remplies par les *entreprises publiques de transport*, dont les moyens de locomotion circulent régulièrement d'après un horaire et qui sont à la disposition de chaque usager sur la base de tarifs obligatoires.

Mais toute entreprise qui assure un *trafic de ligne régulier* fait l'expérience que les transports se présentent de façon fort inégale dans le temps et dans l'espace. C'est pourquoi il n'est pas possible, dans le trafic de ligne régulier, d'arriver à un rendement moyen du parc de véhicules comparable au trafic occasionnel privé. Pour faire face aux *pointes de trafic* se produisant périodiquement, il faut disposer de matériel supplémentaire, et toute l'organisation de l'exploitation prend une ampleur telle que le degré d'utilisation reste faible en moyenne.

On a donc tort de considérer les difficultés que présente la concurrence de l'automobile contre le chemin de fer comme un simple phénomène du *progrès technique*, en soutenant, comme on le fait souvent, le raisonnement suivant : De même qu'autrefois les chemins de fer se sont substitués à la diligence postale et n'ont pas pris en considération les intérêts des voituriers et des aubergistes, de même l'automobile supprime aujourd'hui le chemin de fer, et ce serait s'opposer de façon absolument absurde au progrès naturel que de vouloir entraver le cours des choses en prenant des mesures artificielles.

Cette manière de voir néglige le fond du problème. Si l'automobile était vraiment, d'une façon absolue, techniquement supérieure au chemin de fer, il devrait être facile de supprimer des lignes actuellement en exploitation pour les remplacer par des services d'automobiles. Aussi bien, des essais de ce genre n'ont pas manqué d'être entrepris, et les Chemins de fer fédéraux ont fait examiner par d'éminents experts en matière de transports automobiles (je rappelle à ce sujet les noms de MM. Zipfel et Dechevrens) la question de savoir s'il ne serait pas avantageux de transformer certaines lignes secondaires de faible trafic en services d'automobiles. L'expérience a révélé que de telles courses automobiles ont, dans la plupart des cas, un débit insuffisant pour satisfaire, de façon équivalente au chemin de fer, *tous les besoins du trafic*, ou bien alors ce sont les frais de l'exploitation par automobiles qui sont encore plus élevés que ceux du chemin de fer. On arrive constamment à la conclusion

que tout genre de *trafic d'affluence*, en particulier le service des abonnés qui ne supporte pas de taxes élevées, le transport des denrées alimentaires et des matières premières de faible valeur, celui des marchandises encombrantes, des animaux vivants et enfin les transports postaux qu'il s'agit de trier dans les ambulants, peut être beaucoup mieux assuré par un chemin de fer que par des services routiers.

Cela ne signifie pas que l'automobile ne puisse pas rendre de très précieux services dans le trafic public. De nombreuses régions, où les transports seraient insuffisants pour alimenter une ligne de chemin de fer secondaire, sont desservies par des courses régulières d'automobiles et, dans certains cas, de petits chemins de fer ont été avantageusement remplacés par des services routiers. Il n'est guère douteux que cette transformation du service public pourra encore faire quelques progrès, mais dès qu'on essaiera de l'appliquer à des lignes ferroviaires d'une certaine importance générale — lignes déficitaires en elles-mêmes — on se heurtera à la difficulté que le service routier de substitution ne répond plus d'une façon équivalente à tous les besoins que le chemin de fer a satisfaits, ou bien qu'il coûterait beaucoup plus cher, si on voulait lui imposer les mêmes obligations.

Si on parle de la « coordination des transports », il faut, du reste, se rendre compte que, dans le domaine de nos *transports publics*, une collaboration rationnelle des *moyens de transport* est déjà réalisée d'une façon qui ne laisse rien à désirer. Notre réseau ferré, d'une étendue totale de 5800 km. environ, est complété par un réseau de lignes automobiles publiques (courses automobiles de la poste, lignes d'autobus concédées, entreprises urbaines), dont la longueur dépasse même celle du premier, puisqu'elle est supérieure à 6000 km. Les Chemins de fer fédéraux et quelques chemins de fer privés ont organisé, dans le trafic des marchandises, un service de porte à porte complet, dans lequel tous les moyens de transport appropriés sont employés, du camion à la voiture du laitier et à la bicyclette, en passant par la remorque de l'automobile postale. Pour chaque tâche à accomplir, on recourt au moyen de transport qui peut, avec le moins de frais possible, faire face aux exigences posées. C'est pourquoi, dans le cadre des transports publics, il n'y a pas de problème de coordination qui ne soit résolu.

Dans le domaine du *trafic privé*, un « partage » est également déjà réalisé, mais il s'opère selon d'autres considérations. Ici, l'intéressé se sert du moyen de transport qui correspond le mieux et au meilleur compte à ses besoins. Dans chaque cas, il a le choix entre les transports publics, les services d'entrepreneurs privés ou éventuellement ses propres véhicules. Attendu que les moyens de transport privés n'offrent généralement des avantages financiers que s'ils sont rationnellement employés, ils ont tendance à enlever au trafic public les meilleures affaires, les chargements complets, et il arrive assez souvent que les camions privés remettent des groupements complets d'envois isolés au chemin de fer pour qu'il en effectue la répartition.

Ces considérations démontrent que le *problème fondamental* dans la question des transports ne réside point dans un soi-disant « partage de trafic » entre les différents *moyens de transport*, mais qu'il faut coordonner le *trafic public* avec le *trafic privé*. Pour assurer cette coordination, il y a *deux solutions de*

*principe* qui s'opposent l'une à l'autre. On peut admettre le point de vue selon lequel il faut accorder la priorité au trafic privé, en considérant que l'automobile a rendu accessibles les transports, même d'une capacité considérable, à l'activité économique des particuliers et que, partant, *les transports publics n'auront plus à accomplir que des services accessoires*. Ceci n'est pas seulement une possibilité théorique, mais la solution qui a été trouvée aux *Etats-Unis d'Amérique*. Aux termes de la loi américaine (*Interstate Commerce Act*), tout moyen de transport doit pouvoir conserver et développer les avantages qui lui sont particuliers (*inherent advantages*). Comme les transports constituent une activité d'ordre économique, les services qui en découlent doivent être payés par ceux qui y recourent. La politique nationale américaine des transports ne considère donc pas qu'il soit de son devoir d'aménager des services publics, dont les usagers de l'endroit ne peuvent assurer intégralement les frais. Les régions et localités de faible trafic ne doivent pas non plus être favorisées par le fait que des entreprises de transport puissantes (par exemple des chemins de fer, dont les lignes principales sont bien fréquentées) exploiteraient des services déficitaires (lignes secondaires et petites stations), car cela ferait perdre à l'économie les « *inherent advantages* » d'un service ferroviaire judicieusement agencé.

Si l'on voulait appliquer ces principes à la politique des transports en Suisse, on se heurterait à des difficultés que l'Amérique n'a jamais connues. Ceux qui préconisent une solution analogue pour notre pays — et ce sont en général les milieux intéressés au trafic routier qui s'inspirent de ces idées — méconnaissent les *conséquences révolutionnaires* qu'une pareille organisation des transports aurait pour notre économie nationale, sur le plan démographique et dans l'ordre social. Les chemins de fer se sont développés chez nous dans un climat fort différent de celui du Nouveau-Monde. Lorsque les chemins de fer virent le jour, l'Amérique était un continent presque désert, tandis que notre pays possédait déjà une structure politique et économique solidement charpentée. En Amérique, le chemin de fer pouvait se développer librement d'après les règles de la technique commerciale qui favorise la *concentration du trafic* dans les grandes gares et sur les lignes à circulation intense. C'est cette concentration qui seule permet l'exploitation rationnelle d'une entreprise dont le capital investi et les frais fixes sont particulièrement élevés. La tendance des chemins de fer américains à la concentration, au meilleur rendement des installations et des opérations d'exploitation était d'autant plus marquée que leur développement s'effectuait sous un régime de concurrence et que leur gestion commerciale n'était pas entravée par des intérêts locaux qui n'existaient pas du tout.

En Suisse, ce sont au contraire les *intérêts locaux* qui, jusqu'à nos jours, ont marqué de leur empreinte la politique ferroviaire. On a souvent critiqué la surabondance de nos lignes, qui se seraient développées au hasard, sans un plan d'ensemble rationnel. Mais on oublie que les racines de ce phénomène se trouvent dans les profondeurs de notre conscience politique et sociale, qui s'est toujours opposée à toute centralisation, à toute accumulation trop évidente de richesse et de pouvoir, tout en favorisant l'égalité des individus, des classes sociales, des communautés régionales et locales. La politique ferroviaire suisse est, en dernière analyse, un reflet de notre *mentalité fédéraliste*.

C'est ainsi qu'un réseau ferré très dense s'est établi en Suisse, qui comprend de nombreuses lignes secondaires à faible trafic, dessert quantité de petites stations et assure avec le plus grand soin les services locaux. Si nous signalons encore que *l'industrie lourde* fait pratiquement défaut en Suisse, on comprendra que nos chemins de fer ont un faible rendement moyen et que leur exploitation, ne pouvant suivre les seules règles d'une technique rationnelle, est par conséquent *onéreuse*. Si, d'autre part, nous n'avons pas en Suisse de métropoles tentaculaires, si notre pays est doté d'une saine structure sociale, si l'industrie et l'artisanat sont répartis à peu près sur tout le territoire et sont étroitement mêlés à l'agriculture, c'est que la politique ferroviaire, qui n'a pas perdu de vue les besoins régionaux et locaux, a contribué au premier chef au maintien de ces valeurs de notre économie nationale. Les frais de transport relativement élevés de nos chemins de fer sont le prix que nous payons pour ces avantages.

En tenant compte de ces considérations, on comprendra facilement que la situation de nos chemins de fer est particulièrement défavorable en face d'une concurrence qui affaiblit leur rendement, tout en laissant à leur charge les tâches onéreuses qui sont à remplir dans l'intérêt des collectivités publiques. En voudra-t-on aux administrations ferroviaires qui ont à faire face à toutes les exigences du public d'avoir proposé certaines *mesures de protection* contre la concurrence routière ?

On a songé d'abord à un partage de trafic qui aurait rétabli le *monopole ferroviaire* pour les transports de marchandises à longue distance, tandis que le chemin de fer voulait confier son service des colis de détail en petite zone aux concessionnaires routiers. C'était le but de la *loi sur le partage du trafic* qui fut rejetée en 1935 par une grande majorité du peuple suisse.

En 1938, une *initiative dite des transports de marchandises*, qui ne réunit pas moins de 384.000 signatures, aurait voulu accorder à la Confédération la compétence législative de régler les transports de marchandises (il faut noter que, dans le trafic régulier des voyageurs, les chemins de fer sont protégés en Suisse par la *régale des postes*), en retenant le principe selon lequel les transports de marchandises à longue distance doivent se faire essentiellement par chemin de fer. Cette initiative fut retirée en faveur du contre-projet des Chambres fédérales pour un article constitutionnel, qui voulait attribuer à la Confédération la *compétence générale* de régler le trafic assuré au moyen des véhicules à moteur, sans qu'elle dût s'en tenir aux limites de la liberté du commerce et de l'industrie. Cet article dit « de coordination » fut également combattu et rejeté par une écrasante majorité dans la votation populaire du 10 février 1946.

Le peuple suisse a donc repoussé toutes les tentatives législatives de coordination qui auraient pu aboutir à une restriction de la liberté du trafic routier. Suivant le sort qui sera fait prochainement au *statut des transports automobiles*, lequel institue une réglementation interne des transports professionnels moyennant un système de concessions, nous saurons si notre peuple désire seulement sauvegarder la liberté des transports en propre (avec des moyens propres pour leurs propres besoins) ou bien s'il veut la *liberté complète* de la route, en allant plus loin que tous les autres pays, même plus loin que l'Amérique qui assujettit tous les transports professionnels à un système de concessions et une réglementation officielle.

Serait-ce à dire que le peuple suisse s'est prononcé en faveur d'une solution du problème de coordination qui accorde au trafic privé, c'est-à-dire au trafic individuel, la *priorité absolue*, tout en réduisant les transports publics aux seules fonctions accessoires qu'ils sont encore capables de maintenir par leurs propres moyens? Cela nécessiterait la liquidation successive de toutes nos lignes ferroviaires secondaires et leur remplacement par des services routiers beaucoup plus modestes. Notre réseau ferroviaire se trouverait ainsi réduit aux fonctions qui lui assurent une supériorité naturelle sur la route, soit les grands transports en masses. Cependant, cela ne signifierait pas seulement un changement économique à l'intérieur du domaine des transports, mais ce changement aurait des répercussions inévitables sur toute la *structure démographique et sociale de notre pays* : La concentration de la population, de l'activité économique et de la vie culturelle s'accroîtrait dans les endroits à trafic intense, au détriment des régions qu'on aurait privées du bénéfice d'un service public répondant aux besoins économiques et sociaux que le trafic privé ne pourra satisfaire. Nous ne croyons pas nous tromper en disant qu'une pareille façon de procéder provoquerait *des difficultés politiques dont notre public ne se rend pas compte*; elle se heurterait à une résistance pas moins opiniâtre que celle qu'ont rencontrée les tentatives faites jusqu'à maintenant de limiter par des mesures législatives la liberté des transports routiers.

Il faudrait donc en tirer la conséquence que les *déficits inévitables* des services de transport publics sont à couvrir par la *collectivité*. Mais on ne se rend probablement pas compte de l'ampleur des charges qui en découlent. La subvention courante des C. F. F. par la Confédération posera inévitablement le problème des *chemins de fer privés*. Ce problème a déjà été soulevé par le canton des Grisons, qui se trouve dans une situation financière désespérée. Malgré son assainissement financier et ses tarifs exorbitants, dont est chargée toute l'économie grisonne, le *Chemin de fer rhétique* n'arrive plus à couvrir ses frais. La situation du B. L. S. est semblable. D'autres chemins de fer privés ne manqueront pas de suivre, si la concurrence s'aggrave, et le contribuable suisse se trouvera finalement en face d'une charge financière écrasante.

Ne serait-il pas logique que cette charge, au lieu de grever le contribuable, soit supportée par les *usagers* des moyens de transport? Les usagers du rail seuls ne seront pas assez forts, parce que toute augmentation des tarifs ferroviaires conduirait à de nouvelles pertes de trafic. Les usagers de la route se plaignent déjà aujourd'hui, il est vrai, d'une *fiscalité excessive*. Mais on ne devrait pas oublier que les usagers du rail, à l'exception peut-être des plus faibles qui sont au bénéfice des tarifs sociaux, se trouvent dans la même situation. Cela nous conduit à la *conclusion finale* que le peuple suisse ne se rend pas compte des charges financières réelles qu'occasionnent ses exigences dans le domaine des transports : il demande un *service public* qui doit satisfaire à *tous les besoins locaux* en offrant des communications fréquentes et des tarifs sociaux ; en même temps, il revendique la *liberté sur la route* et l'amélioration du réseau routier. Si l'on voulait suivre les règles d'une économie saine, on devrait donc augmenter *et les tarifs ferroviaires et les charges fiscales* du trafic routier. Le problème de la coordination tel qu'il se présente aujourd'hui est, en dernière analyse, un *problème financier*.



**Exposé de M. J. Britschgi***directeur du Touring-Club suisse*

Les moyens de transport ont, sur l'évolution sociale et économique de l'humanité, une influence dont on ne peut guère exagérer l'importance. Toute l'économie moderne est basée sur le fait que l'échange des marchandises, de la matière première jusqu'au produit destiné à la consommation, est hautement facilité par l'évolution des moyens de transport. Le progrès technique dans ce domaine a même révolutionné la stratégie militaire et, par là, toute la politique mondiale. L'âge du chemin de fer a vu disparaître les conflits guerriers entre petits Etats. La motorisation des armées a permis l'invasion de grands pays en quelques semaines, et un avion, porteur d'une bombe atomique, a mis le point final à la guerre entre les Alliés et le Japon. En moins d'un siècle, le système des transports a été profondément modifié grâce à l'invention successive de nouveaux moyens de locomotion. Il est indiscutable que chaque nouveau progrès dans ce domaine a des répercussions sur l'appareil de transport pré-existant. Si, d'une part, les nouveaux moyens de transport complètent les anciens, d'autre part, ils les supplantent. Jusqu'au rétablissement d'un nouvel équilibre, il s'intercale fatalement une période d'instabilité pendant laquelle les tendances conservatrices et les tendances dynamiques s'affrontent. Le développement des chemins de fer a porté un coup fatal aux voituriers et certains points de relais ont perdu leur prospérité d'antan. Actuellement, nous sommes de nouveau en pleine période d'évolution de l'appareil des transports en raison de l'essor de la navigation aérienne et de la circulation automobile. L'effort de coordonner les transports n'est autre chose que l'essai de trouver une synthèse entre l'appareil de transport existant et les nouveaux moyens de transport. En Suisse, c'est particulièrement la coordination entre le rail et la route qui soulève des difficultés et fait l'objet de discussions parfois âpres et passionnées.

En parlant de la coordination entre le rail et la route, il importe de faire une distinction essentielle. Le rail est l'instrument par excellence du trafic public, c'est-à-dire du trafic sur un trajet déterminé, selon un horaire fixe et à des prix de transport établis par des tarifs égaux pour chacun. Au contraire, l'automobile peut servir à des genres de transports fort différents et elle est, tout comme le chemin de fer, utilisée dans le trafic public. Les P. T. T. exploitent 5617 km. de lignes régulières<sup>1</sup>. Le camion, l'autobus et le taxi peuvent en outre servir à l'exploitation d'une entreprise de transports professionnels dont le but est de transporter des marchandises et des personnes contre rémunération pour le compte de tiers, sans toutefois exploiter un trajet déterminé et être liée par un horaire. La grande majorité du parc automobile de notre pays est toutefois mise au service des transports individuels et particuliers. Nous distinguons là le transport privé des marchandises, c'est-à-dire le transport de choses, effectué par une entreprise pour ses propres besoins, au moyen de ses propres véhicules et à l'aide de son propre personnel, et les

<sup>1</sup> Selon Annuaire statistique de la Suisse 1947.

transports particuliers de personnes, c'est-à-dire l'utilisation d'une voiture de tourisme pour les besoins de son propriétaire et les transports occasionnels des membres de sa famille, de connaissances et d'amis. L'automobile a redonné à une entreprise commerciale ou à un individu la possibilité de satisfaire lui-même à ses propres besoins en matière de transports sans être obligé de faire appel à des entreprises de transports publics ou professionnels. C'est cette renaissance des transports individuels qui constitue l'effet le plus caractéristique de l'essor de la circulation motorisée sur route.

Pour saisir les difficultés d'une coordination entre le rail et la route, il semble utile d'analyser brièvement *les buts de cette coordination et les moyens* pour la réaliser.

Ceux qui demandent l'intervention de l'Etat indiquent généralement deux objectifs essentiels à atteindre. On parle, en premier lieu, de la nécessité d'empêcher que les différents moyens de transport ne se fassent une concurrence ruineuse au détriment du pays et d'éviter des doubles emplois. On craint une hypertrophie des moyens de transport et on estime que la divergence entre la capacité des transports, d'une part, et la quantité de marchandises et le nombre de personnes à transporter, d'autre part, est un luxe préjudiciable aux intérêts généraux.

Pour d'autres, la coordination a pour but principal le maintien des transports publics, irremplaçables par les transports professionnels privés ou les transports particuliers.

Les *moyens* d'obtenir une coordination entre le rail et la route sont très divers :

La première catégorie de mesures envisagées tend à rapprocher le régime des transports sur route de celui des transports sur rail, autrement dit à égaliser les conditions de concurrence. Les chemins de fer sont soumis à une législation stricte. Aucun chemin de fer ne peut se construire sans concession. Les entreprises ferroviaires sont, au surplus, soumises à l'obligation de transporter, d'exploiter leurs lignes régulièrement, selon un horaire, et d'appliquer des tarifs égaux pour chacun. Le même régime peut-il être appliqué aux transports routiers, par exemple : la concession pour les entreprises de transports routiers, la réglementation des tarifs appliqués par les entreprises de transports automobiles, pour les rapprocher de ceux des chemins de fer ? On peut également se demander si des restrictions d'exploitation devraient être imposées aux transports routiers, telles que l'interdiction de dépasser un certain rayon d'action, de transporter certaines marchandises ou d'utiliser certaines routes ?

A part ces moyens directs de coordination, il est possible de prendre des mesures qui exercent une influence *indirecte* sur les rapports entre le rail et la route.

La législation sur la circulation routière peut être mise au service de la coordination : elle peut limiter la charge utile et les dimensions des véhicules routiers, ainsi que le nombre des remorques, peut imposer aux véhicules lourds des restrictions très sévères de vitesse ou interdire l'accès à une grande partie du réseau routier aux véhicules utilitaires lourds.

Il est en second lieu possible de pratiquer une politique de construction des routes défavorable au développement de la circulation motorisée et d'avantager

par là les transports ferroviaires. L'état des routes, surtout leur étroitesse, l'absence de revêtement, les courbes dangereuses et le bombage de la chaussée ralentissent la circulation routière, augmentent l'usure des véhicules et empêchent l'utilisation à plein rendement de leurs qualités techniques. Plus le réseau routier est défectueux, moins la circulation automobile pourra se développer.

Le moyen indirect classique de coordination consiste toutefois à doser les charges fiscales imposées à la circulation automobile. Les motifs pour lesquels l'augmentation des impôts directs et indirects grevant l'automobile est réclamée sont très divers. Certains auteurs estiment que cette augmentation est nécessaire pour établir l'égalité des conditions financières de concurrence entre le rail et la route. Les chemins de fer sont obligés de supporter eux-mêmes les frais de construction et d'entretien de leurs voies. La route, par contre, est construite et entretenue par des corporations de droit public (en Suisse, par les cantons et les communes). Pour que les conditions de concurrence soient égales, il faudrait que les propriétaires de véhicules à moteur paient des impôts suffisants pour couvrir la part des frais de construction et d'entretien des routes qui leur est imputable. On affirme que cette exigence ne serait pas réalisée et on demande par conséquent des charges fiscales plus élevées pour le trafic motorisé sur route. L'augmentation des impôts freinerait sans doute le développement de la circulation automobile et éliminerait partiellement un concurrent considéré comme étant dangereux pour le rail.

Ceux pour lesquels l'automobile est la cause principale des difficultés financières des entreprises ferroviaires et qui estiment que la structure actuelle du trafic public doit à tout prix être maintenue n'ont d'ailleurs pas besoin de mettre en avant la soi-disant inégalité financière des conditions de concurrence entre le rail et la route pour réclamer une augmentation des charges fiscales de l'automobile. Pour eux, la nécessité de cette augmentation résulte du simple fait qu'elle aurait pour effet d'arrêter l'essor de la circulation automobile et de limiter une concurrence qui, à leurs yeux, est nuisible aux intérêts du pays.

Précisons enfin que, sans viser intentionnellement à un étouffement de la circulation automobile, on pourrait penser à une augmentation des charges fiscales frappant les détenteurs de véhicules à moteur pour procurer à l'Etat des moyens supplémentaires lui permettant de venir en aide aux chemins de fer. L'espoir que les entreprises ferroviaires pourront à l'avenir couvrir par leurs propres recettes leurs dépenses d'exploitation et les intérêts débiteurs semble — malgré les lourds sacrifices consentis pour leur assainissement financier — de plus en plus abandonné. On paraît se résigner à l'idée que les chemins de fer auront besoin de subsides réguliers et on cherche de nouvelles ressources que l'on croit pouvoir trouver dans une imposition encore plus forte de la circulation automobile. On doit voir dans ces tendances moins un effort de coordination qu'une simple mesure fiscale n'ayant pas en premier lieu pour but de régler la concurrence entre le rail et la route.

Quelle est la répercussion pratique de ces multiples tendances sur la politique en matière de transports en Suisse ?

Il n'y a guère de divergences de principes si l'on considère comme premier but de la coordination le maintien des transports publics. Même si les transports

individuels s'étendent encore considérablement, il est impossible de renoncer entièrement aux transports publics, soit par rail, soit par route. Mais il faut se garder de croire que cette nécessité très générale implique le maintien intégral de la structure actuelle des transports publics dans tous leurs détails. Peut-être sera-t-il un jour nécessaire de remplacer un chemin de fer secondaire désespérément déficitaire par une ligne d'autobus ou de réduire la fréquence des transports publics sur certains trajets ou de procéder à des réorganisations plus profondes que celles envisagées aujourd'hui. Ne confondons pas le maintien des transports publics avec une stagnation obtenue grâce à une aide financière de l'Etat qui charge de plus en plus les contribuables.

Dès qu'on présente l'élimination de la concurrence ou des doubles emplois entre le rail et la route comme le but principal de la coordination, un certain scepticisme paraît indiqué.

Il faut tout d'abord se demander dans quelle mesure le trafic motorisé sur route constitue réellement une concurrence dangereuse pour les chemins de fer. Les statistiques démontrent que la prospérité des chemins de fer dépend beaucoup plus de la situation économique générale que du développement de la circulation routière. En effet, la courbe du volume des transports des chemins de fer suit exactement celle de nos exportations et importations et celle du nombre des nuitées dans les hôtels. Elle suit une ligne inverse de celle du nombre des chômeurs. Il est intéressant de constater que le volume des transports par chemins de fer a augmenté parallèlement à l'accroissement du nombre des véhicules à moteur et que la diminution des transports ferroviaires pendant les années de crise était accompagnée d'une réduction du nombre des véhicules à moteur. Le développement de la situation après la guerre confirme ces constatations. Malgré l'augmentation constante du nombre des véhicules à moteur et des importations d'essence, les recettes des chemins de fer atteignent des chiffres records :

*Chemins de fer fédéraux*

	<i>1938</i>	<i>1939</i>	<i>1946</i>	<i>1947</i>	<i>1948</i>
Voyageurs transportés (par millions) .....	113	118	206	213	207
Marchandises transportées (par millions de tonnes) .....	14	17	17	18	18,5
Recettes d'exploitation (en millions de francs) .....	323	361	586	634	677

En réalité, une faible partie seulement de la circulation routière se fait au détriment des chemins de fer. Le réseau routier est à peu près huit fois plus grand que le réseau ferroviaire et les automobiles empruntent fréquemment des trajets non desservis par le rail. Sur ces trajets, l'automobile a simplement remplacé l'attelage ou la bicyclette. Elle a, au surplus, créé un énorme trafic nouveau grâce aux facilités de transport qu'elle offre. La plus grande partie de la circulation automobile ressortit enfin au trafic local, lequel n'est pas du

domaine essentiel des chemins de fer. Selon les statistiques des transports, 58 % des transports de marchandises par camions ne dépassent pas le rayon de 10 km. On peut estimer que la moitié à peu près du trafic des voitures de tourisme est également de la circulation locale. Dans ces circonstances, est-il sage de limiter par toutes sortes de moyens directs ou indirects la circulation routière ? Ce remède risque d'être inefficace contre la misère ferroviaire et son application causerait alors un grave préjudice à l'économie du pays.

Mais même là où une concurrence réelle est possible, il s'agit de savoir dans quelle mesure elle est réellement nuisible. La concurrence est un stimulant auquel on ne doit renoncer que pour des motifs extrêmement graves, si on ne veut pas éviter la stagnation et tomber dans une léthargie finalement mortelle.

Il est enfin difficile d'adapter exactement l'appareil de transport au volume des transports, car ce volume change constamment au fur et à mesure des périodes de prospérité ou de crise. Une concordance ne peut être obtenue que dans les très grandes lignes.

L'idée que la coordination est nécessaire pour combattre un luxe nuisible n'est que très partiellement vraie dans un monde où toute l'économie est basée sur la production et la consommation de choses qui ne sont pas indispensables pour se nourrir, se vêtir et se loger selon les règles de la plus stricte austérité. Pour autant que l'appareil de transport est un simple moyen auxiliaire de la production ou du commerce, les dépenses disproportionnées pour le maintenir ou le développer sont du gaspillage, mais les déplacements de personnes constituent souvent — économiquement — un acte de consommation, notamment les voyages d'agrément. Les dépenses que fait le particulier pour augmenter le confort, la rapidité et l'agrément d'un voyage sont peut-être des dépenses de luxe, mais ne portent en aucune manière préjudice à l'économie générale.

*Examinons encore l'application des mesures de coordination aux divers genres de trafic automobile.*

Le trafic public sur route est réglementé par les concessions postales. Il est d'ailleurs assuré dans une très large mesure par la poste, à savoir par l'Etat lui-même. Le danger d'une concurrence du rail par les lignes automobiles parallèles peut aisément être éliminé en Suisse.

Le trafic professionnel non public au moyen de véhicules à moteur est également frappé par des mesures de coordination directes. Le transporteur professionnel a besoin d'une concession non seulement pour maintenir son entreprise ou pour en créer une nouvelle, mais même pour augmenter son parc de véhicules. Le trafic mixte est également soumis au régime de la concession et les autorisations ne sont accordées que dans des cas exceptionnels. La réglementation des tarifs des transports professionnels sur route n'est, en revanche, pas encore réalisée. A l'heure actuelle, c'est le statut des transports automobiles qui est à la base des mesures de coordination directes auxquelles sont soumis les transports professionnels routiers. Il est vrai que ce statut n'a pas seulement pour but de limiter le développement des entreprises de transports routiers en faveur des chemins de fer, mais constitue en même temps la protection d'une

branche économique. Les entreprises de transport existantes sont à l'abri de la concurrence des nouveaux venus. La question du maintien de ce statut se pose à l'heure actuelle. Les adversaires ne se trouvent pas dans les milieux automobiles mais chez les défenseurs d'une coordination plus vaste et plus étendue ne se limitant pas au trafic professionnel, et dans les cercles surveillant jalousement la liberté du commerce et de l'industrie et luttant contre les tendances corporatives.

Malgré les divergences d'opinion au sujet du statut des transports automobiles, on peut constater que la coordination rail-route est largement réalisée en Suisse pour autant qu'il s'agisse des relations entre les chemins de fer et les transports sur route contre rémunération pour le compte de tiers. Ces transports sont l'objet de mesures de coordination directes contre le maintien desquelles les représentants de l'automobile ne font pas opposition. Le problème devient beaucoup plus délicat si l'on veut englober dans la coordination les transports particuliers soit de marchandises soit de personnes. De par leur nature même, les mesures de coordination directes ne peuvent guère être appliquées aux transports particuliers. On pourrait, à la rigueur, faire dépendre l'acquisition d'un camion ou d'une voiture de tourisme d'une autorisation de l'Etat, ou imposer des restrictions concernant le rayon d'action, même à la circulation purement privée, mais personne ne semble penser sérieusement à de telles limitations. Il est en outre impossible d'imposer l'obligation de transporter, l'application de tarifs déterminés ou l'observation d'un horaire à celui qui se borne à satisfaire par ses propres moyens ses besoins dans le domaine des transports. Dès qu'on parle de mesures de coordination destinées à limiter l'utilisation d'un camion pour transporter ses propres marchandises ou d'une voiture de tourisme pour ses propres déplacements, on s'aventure sur le terrain glissant des relations entre une entreprise de caractère commercial et les particuliers qui, au lieu de s'adresser à cette entreprise, exécutent eux-mêmes, par leurs propres moyens, les prestations dont ils ont besoin. Nous sortons là des questions purement économiques pour entrer dans le domaine des libertés individuelles.

*Ce sont les mesures fiscales qui sont au premier plan de l'effort de coordination.*

Examinons tout d'abord la question de savoir si l'automobile ne paie pas une contribution adéquate aux frais de construction et d'entretien des routes. Pour essayer de déterminer la part des frais routiers imputable à la circulation automobile, on peut partir de deux bases différentes. La route est destinée à être utilisée à la fois par le piéton, le cycliste, le conducteur d'attelage et le propriétaire de véhicules à moteur. On peut demander à l'automobiliste une contribution parce qu'il utilise la route de manière plus intense que les autres usagers. Quel est le degré de cette intensité exceptionnelle d'utilisation ? On est obligé de se fonder sur des estimations plus ou moins arbitraires pour le fixer. Si l'on prend comme bases le parcours kilométrique, la vitesse, la durée d'utilisation de la route et l'encombrement, on arrive à la conclusion qu'il faudrait mettre au débit de la circulation motorisée à peu près 48 % des frais de routes. Il va sans dire que les grandes routes de transit et les routes d'accès aux centres de tourisme sont utilisées par la circulation motorisée dans une proportion beaucoup plus élevée que cette moyenne. Sur le réseau

des routes secondaires, en revanche, l'intensité proportionnelle du trafic automobile est considérablement en dessous de cette moyenne.

L'autre base de départ est le principe de causalité. Quelle est la partie des frais de construction et d'entretien des routes occasionnée par la circulation routière ? Même en admettant que les frais de construction d'un « autostrade » doivent être supportés totalement par la circulation automobile, et ceux des routes principales jusqu'à 75-80 %, on arrive à la conclusion que pour l'ensemble du réseau routier 50 % au maximum des frais de construction et d'aménagement peuvent être mis au débit de l'automobile, car le réseau des routes secondaires et communales ainsi que des rues à l'intérieur des localités est très étendu. Pour les frais d'entretien, la part imputable à la circulation motorisée ne peut dépasser 50 %. Une route non goudronnée — et la grande majorité de nos routes ne le sont pas — occasionne des frais d'entretien bien supérieurs à ceux d'une route goudronnée, bien qu'elle soit peu utilisée par les automobiles. Ces pourcentages reposent sur des bases de calcul aussi précises que possible mais, comme nous l'avons vu, la part de l'évaluation reste grande. C'est bien la raison pour laquelle les estimations sont très divergentes.

La seconde question qui se pose est celle de savoir quelles prestations de la circulation automobile doivent être portées à l'actif.

D'une manière générale, on admettait jusqu'à il y a peu de temps que le produit total des droits de douane sur les carburants et sur les véhicules ainsi que des impôts cantonaux sur les véhicules devrait correspondre aux frais routiers imputables à la circulation motorisée. Durant la période de 1924 à 1941, les dépenses pour les routes cantonales se sont élevées à 1175 millions. Durant la même période, les prestations des automobilistes étaient de 1257 millions, dépassant donc de 82 millions les frais pour les routes cantonales. Pour ce même laps de temps, soit de 1924 à 1941, les dépenses totales pour le réseau routier suisse, y compris celles des communes, s'élevaient à 2044 millions. Elles étaient donc couvertes par les prestations des automobilistes jusqu'à concurrence de 61,5 %, ce qui paraît amplement suffisant.

Dans la période d'après-guerre, les recettes totales provenant de la circulation routière ont augmenté dans une mesure inattendue. Elles s'élevaient en 1947 à *147,4 millions*, en 1948 à *162,2 millions* et pour 1949 atteindront vraisemblablement *170 millions*.

Les dépenses routières des cantons ont, par contre, été en 1946 de *69,5 millions*, et en 1947 de *95 millions*. Il n'y a aucune statistique pour les dépenses routières des communes. De toute manière, il faut constater que les prestations fiscales de l'automobile ont largement dépassé, depuis la fin de la guerre, les frais routiers imputables à la circulation motorisée.

Il est donc très peu probable que les enquêtes sur l'égalité des conditions financières de concurrence entre le rail et la route arrivent à la conclusion que l'imposition des véhicules à moteur doit être augmentée.

Mais les partisans de cette augmentation n'ont pas besoin de cette justification pour la défense de leur thèse.

Il ne semble guère nécessaire de répondre à ceux qui désirent augmenter les charges fiscales de l'automobile dans le seul but de limiter son essor. Il s'agit

d'une idée périmée allant par trop à l'encontre du progrès en matière de trafic et rencontrant très peu d'échos.

En revanche, une tendance qui est beaucoup plus actuelle voudrait augmenter les charges fiscales frappant la circulation motorisée sur route pour obtenir des recettes nouvelles, afin de pouvoir fournir une aide aux entreprises ferroviaires. On essaie de la justifier théoriquement en affirmant que le trafic doit être considéré comme un tout et que si certains moyens de transport sont déficitaires, ce déficit doit être couvert par des recettes provenant d'autres moyens de transport. On ne peut guère s'empêcher de penser à une théorie échafaudée pour les besoins de la cause. De telles unités économiques peuvent être créées tout à fait arbitrairement. En matière fiscale, l'équité ne joue d'ailleurs guère un rôle dominant... Les calculs sont davantage basés sur les chances d'obtenir des recettes supplémentaires. Il importe dès lors d'examiner si une augmentation des impôts frappant la circulation motorisée, et notamment une augmentation des droits d'entrée sur l'essence, apporterait le supplément de recettes désiré. Cela est très douteux. Il ne faut pas oublier que l'automobiliste suisse est parmi les plus imposés du monde entier. Le point limite où une nouvelle augmentation des charges fiscales arrête la progression de recettes ou conduit même à une diminution est atteint, sinon dépassé. Il y a l'expérience de l'augmentation des droits de douane en 1935. Les importations d'essence, qui, jusqu'à cette date, avaient une tendance constante à la hausse, commencèrent à fléchir. Le nombre des véhicules à moteur diminua considérablement. De trop lourdes charges fiscales entraînent ou la renonciation totale au véhicule à moteur ou une réduction de son usage ou l'achat de véhicules plus légers consommant moins d'essence. Il ne serait guère raisonnable de renchérir le prix de l'essence par une augmentation des droits de douane au moment où l'industrie automobile remet sur le marché des véhicules de petite cylindrée d'une qualité irréprochable. Ce serait une politique aventureuse ayant pour principale conséquence de diminuer l'importation des voitures plus lourdes rapportant des droits de douane très élevés et consommant beaucoup d'essence. En se plaçant au point de vue purement fiscal, on devrait plutôt penser à un dégrèvement pour permettre la constante augmentation des importations d'automobiles et d'essence. Les recettes du fisc de ces dernières années provenant de la circulation motorisée en Suisse sont d'une éloquence vraiment frappante. Si l'on tient compte de l'accroissement considérable des recettes que la circulation routière procure à l'Etat depuis la fin de la guerre, on ne manque pas d'être surpris des tendances plus ou moins ouvertes d'augmenter encore les charges fiscales de l'automobile.

En 1938, l'automobile a rapporté à la Confédération :

à titre de droits d'entrée sur l'essence .....	55,6 millions
à titre de droits d'entrée sur les autos et motos .....	12,6 millions
En tout .....	68,2 millions
Les véhicules à moteur ont rapporté aux cantons .....	30,9 millions
	99,1 millions



En 1947 et 1948, les recettes étaient les suivantes :

	Droits d'entrée sur les carburants	Droits d'entrée sur les autos	<i>Recettes totales de la Confédération</i>	Impôts cantonaux	<i>TOTAL</i>
1947 .....	70,7	44,3	115	32,4	147,4
1948 .....	71,4	45,8	117,2	45	162,2

(évaluation)

En 1949, les importations d'essence ont encore constamment augmenté tandis que les importations de véhicules rétrogradent légèrement. On peut néanmoins compter pour l'année courante sur une recette totale de la Confédération de 120 millions et pour les cantons de 50 millions, soit 170 millions au total. Il est peu probable qu'à l'avenir ces chiffres diminuent si la politique fiscale ne se lance pas dans une aventure regrettable.

Si on cherche des solutions pratiques du problème de la coordination, on doit examiner de quelle manière les recettes provenant de la circulation routière sont utilisées par la Confédération et les cantons. Les cantons ont la charge de leur réseau routier. Les recettes qu'ils tirent de la circulation automobile ont été, dans le passé, en règle générale, inférieures à leurs dépenses routières. La Confédération, par contre, ne participe aux dépenses pour les routes que par le moyen de subventions qu'elle accorde aux cantons. Ces subventions routières fédérales n'atteignent de loin pas le produit des droits de douane sur les véhicules et l'essence encaissé par la Confédération. Il est entendu qu'à l'avenir, tout au moins pendant la durée du régime transitoire de la réforme des finances fédérales, la Confédération sera obligée de rétrocéder aux cantons la moitié du produit des droits d'entrée sur les carburants. Mais malgré cette rétrocession, elle gardera de manière permanente un excédent d'au moins 80 millions de francs par an. En 1938, le bénéfice net de la Confédération provenant des droits de douane frappant la circulation routière était de 50 millions après déduction des subventions aux cantons. Dans la période de 1924 à 1941, l'excédent annuel de la caisse fédérale s'élevait en moyenne à 34,5 millions. L'accroissement de la circulation routière procurera à l'avenir pour la Confédération un supplément de recettes sur lequel le Conseil fédéral n'a pas compté en établissant ses projets pour la réforme des finances fédérales. En effet, dans le plan financier, le produit des droits d'entrée sur l'essence pour les années 1950 et suivantes a été évalué à 60 millions, dont 30 millions à rétrocéder aux cantons à titre de subventions. En réalité, ces droits de douane ont déjà atteint, en 1947 et 1948, plus de 70 millions et rapporteront à l'avenir tout près de 80 millions. Tout en en rétrocédant la moitié aux cantons, la Confédération gardera sur les carburants un excédent dépassant les prévisions du plan financier de 10 millions. L'importation des automobiles procurera également à la Confédération, selon des prévisions prudentes, un supplément de recettes de 15 à 20 millions sur lequel elle n'a pas compté. En fait, la circulation motorisée s'est développée au point de procurer à la Confédération des recettes supplémentaires inespérées de 25 à

30 millions, et cela sans que les taux des droits de douane aient été augmentés. Peut-on, dans ces circonstances, vraiment prétendre que déjà actuellement la Confédération ne tire pas de la route assez de revenus pour lui permettre de prendre des mesures destinées à maintenir le trafic public si ce dernier, malgré tous les efforts d'économie et de réorganisation, a besoin de subsides ? Si l'on faisait abstraction de controverses théoriques assez stériles, un compromis, dont il est prématuré de préciser les bases, ne semble pas exclu.

J. BRITSCHGI.