Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 36 (1944)
Heft: 12

Artikel: Crises ferroviaires d'hier et d'aujourd'hui
Autor: Frey, Constant
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384414

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: 13.07.2025

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

Crises ferroviaires d'hier et d'aujourd'hui.

Par *Constant Frey*.

On aura beau tout dire sur les causes de l'endettement des Chemins de fer fédéraux dont le peuple suisse est appelé, les 20 et 21 janvier, à ratifier la reprise partielle par la Confédération. On aura beau rappeler que le prix du rachat des anciennes compagnies privées était surfait; que l'Etat, lui-même à court d'argent, considéra longtemps les C. F. F. comme une bête de somme capable de supporter la charge des transports militaires et humanitaires, du ravitaillement et des stocks de charbon de la première guerre mondiale; que l'électrification enfin, facteur aujourd'hui si important de notre indépendance économique, et partant politique, fut une œuvre grandiose, mais extrêmement coûteuse. Un soupçon subsistera dans l'esprit de bien des citoyens, tant on est sévère, dans ce pays à l'honnêteté proverbiale, envers les individus qui font des dettes comme envers les entreprises qui ne font pas honneur à leurs engagements.

Il ne semble donc pas inutile de jeter un regard sur le passé des chemins de fer, non seulement en Suisse, mais aussi à l'étranger. Ces réminiscences éclaireront un peu le présent et rassureront les électeurs rendus méfiants par la périodicité des crises ferroviaires.

*

Lorsque les premiers chemins de fer firent leur apparition dans le monde, il y a un peu plus d'un siècle, le capitalisme naissant crut avoir trouvé là une proie magnifique à exploiter au sens propre comme au sens figuré. Bien peu d'Etats mesurèrent d'ailleurs l'ampleur de la révolution économique que la machine à vapeur allait provoquer aussi bien dans les industries naissantes que dans les échanges internationaux. Partout on laissa donc l'initiative de la construction des voies ferrées aux sociétés financières déjà puissantes, en voie de constituer l'Internationale de l'argent.

Quand le profit dicte seul la création d'une entreprise, il va de soi que les véritables besoins de la collectivité ne jouent aucun rôle dans la réalisation de la plus grande idée. C'est ainsi que certains pays, l'Angleterre et les Etats-Unis — pour ne citer que les exemples les plus frappants — virent des sociétés concurrentes construire des lignes parallèles pour relier les grands centres, ou la métropole au littoral.

En Suisse également, les premiers chemins de fer furent construits sans plan d'ensemble ni méthode, au gré du caprice audacieux des ingénieurs et de l'esprit progressiste des magistrats régionaux. Mais d'emblée, dans un pays dont les conditions topographiques exigent de nombreux ouvrages d'art, des tunnels et des ponts notamment dans une proportion dix ou vingt fois plus

grande que dans les pays de plaine, les devis furent bientôt dépassés et l'expérience mainte fois interrompue avant d'arriver à chef.

Il y aurait un vrai roman à écrire sur l'histoire de la construction des chemins de fer en Suisse. Dans un rapport paru en 1877 sur la situation des compagnies privées, l'ingénieur Zschokke énumérait une succession d'échecs et de faillites retentissantes:

La ligne d'Italie avait fait banqueroute. La Suisse-Occidentale tombait aux mains d'actionnaires français. La ligne Berne-Lucerne, en faillite, était reprise par le canton de Berne. Le Central suisse abandonnait la construction de deux tronçons de lignes et le Nord-Est parlait d'en faire autant. Le Tösstal était à bout de souffle, et partout les cantons et les communes étaient appelés à la rescousse. Pour achever l'admirable ligne du Gothard, la Confédération et les cantons durent avancer 31 millions de francs.

Mais partout le capital étranger restait très influent. Butticaz nous apprend qu'en 1889, lors de la fusion de la ligne Jura-Berne-Lucerne avec le réseau Suisse-Occidentale-Simplon, les financiers Parcus, de Darmastadt et Goldberger, de Berlin, avaient acquis la majorité des actions pour spéculer sur la fusion.

Lors du rachat du Jura-Simplon, le même Parcus disait en plein Conseil d'administration, un jour où les difficultés étaient grandes: « Laissez-moi faire, j'ai l'habitude de ces sortes d'opérations. J'ai déjà vendu dix compagnies de chemins de fer à des gouvernements. C'est la onzième, je sais comment il faut s'y prendre... »

Quant à la Compagnie du Gothard, M. Zemp déclarait au Parlement qu'elle appartenait en fait à une grande famille viennoise, soutenue par les banquiers Salomonsohn, de Berlin. Tout cela explique bien des choses et comment plusieurs compagnies distribuèrent encore des dividendes de 6 et 7% à la veille du rachat, au détriment de l'entretien du matériel et des salaires du personnel, pour faire monter la cote des actions et obtenir des C. F. F. le gros prix de rachat que l'on sait.

*

Si les Chemins de fer fédéraux, ayant pris possession des compagnies rachetées en 1903, réussirent le tour de force de réaliser 23 millions de bénéfice net tout en réduisant les taxes et en modernisant leur réseau, il faut dire qu'ils furent favorisés durant les dix premières années de leur activité par une conjoncture extrêmement favorable. C'est l'époque où de nouvelles compagnies privées se constituèrent pour entreprendre le percement du tunnel du Lötschberg, la construction du Montreux-Oberland bernois et de tout le réseau montreusien, où tant d'autres chemins de fer et funiculaires répondirent aux besoins d'un tourisme en plein épanouissement.

Survint la guerre de 1914 et l'effondrement du trafic qui en résulta. S'imagine-t-on que les C. F. F. eurent seuls à en pâtir? Le

réseau de 2400 kilomètres de chemins de fer privés que nous comptons encore en Suisse, sans les tramways, connut de pires difficultés encore pour maintenir un semblant d'activité. Les pouvoirs publics durent leur venir en aide. Entre 1918 et 1934, une centaine de concordats furent approuvés par le Tribunal fédéral et 300 millions passés par profits et pertes, sans compter les obligations transformées en actions ordinaires ou privilégiées.

Mais la crise économique de 1930-1936 fut encore pire que la guerre pour les chemins de fer secondaires, en particulier pour les lignes essentiellement touristiques. L'anarchie des changes, en éloignant l'étranger de nos stations les plus réputées, achevait l'œuvre néfaste de la déflation (baisse des prix et des salaires), créatrice de chômage et d'autarcie débilitante. A la suite de l'adoption de la motion Bratschi de 1932, le Parlement vota un arrêté d'urgence accordant une « aide de crise » aux chemins de fer privés, Confédération, cantons et communes devant se répartir la couverture des déficits d'exploitation. Cet arrêté fut renouvelé en 1937 et en 1940. Fera-t-on jamais le compte exact de toutes les subventions ainsi versées pour maintenir l'exploitation des chemins de fer indispensables aux régions les plus excentriques?

*

Mais on a fait plus et mieux que cela en faveur de nos chemins de fer privés. Lors de la discussion du premier projet d'assainissement des C. F. F., les commissions parlementaires firent ressortir avec raison qu'il serait injuste d'alléger la charge écrasante du réseau national sans contribuer aussi, par les deniers fédéraux, au désendettement des compagnies privées. De là naquit la loi du 6 avril 1939 sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation. En application de cette loi, non seulement les grands réseaux du Lötschberg, des Rhétiques, de l'Emmental, du Montreux-Oberland bernois et des Chemins de fer fribourgeois purent être assainis financièrement et techniquement modernisés, mais des entreprises plus modestes (Val-de-Travers, Bière-Apples-Morges, Navigation sur le lac Léman et sur le lac de Neuchâtel, Bex-Gryon-Villars-Chesières, Jura bernois et neuchâtelois, etc.) ont été ou pourront être prochainement électrifiés, modernisés ou renfloués.

Il en coûte 140 millions à la Confédération, somme qui se trouve obligatoirement doublée par une participation égale des cantons, avec ou sans la participation des communes intéressées.

Ni les banquiers de Genève ni les « Eléphants » de Zurich n'ont lancé le referendum contre cette « socialisation des pertes » de l'économie privée. Comme ce fut le cas pour la restauration de l'industrie horlogère et de l'hôtellerie, comme naguère pour l'aide aux banques de Genève, on a estimé qu'il convenait aux pouvoirs publics d'empêcher l'effondrement de certaines branches vitales de notre économie nationale.

Ce qui était juste et équitable pour les chemins de fer privés l'est aussi pour les Chemins de fer fédéraux. Les lignes principales ont été nationalisées pour échapper à la spéculation internationale et pour servir la vie économique du pays. Cette tâche a été remplie au delà des possibilités de rendement de l'entreprise. Plus encore, on a mis à la charge des C. F. F. des dépenses relevant de la défense nationale, de la lutte contre le chômage ou d'un fédéralisme jugé nécessaire (revendications ferroviaires de Genève et du Tessin). Il convient donc d'étendre au réseau national l'œuvre d'assainissement en voie d'achèvement dans les compagnies privées de chemins de fer et de navigation.

Ainsi notre pays aura triomphé de la plus grave et plus durable crise ferroviaire traversée depuis tantôt un siècle. Ainsi, son appareil des transports, bientôt harmonisé par une législation complémentaire instituant une saine collaboration entre le rail et la route, restera moderne, confortable et rentable, tout en servant les intérêts supérieurs de l'ensemble du peuple et non pas les privilèges d'une petite minorité.

L'assainissement des Chemins de fer fédéraux — un second rachat des chemins de fer?

Par *Vital Gawronski.*

L'assainissement des Chemins de fer fédéraux est nécessaire depuis longtemps. S'il a été différé jusqu'à aujourd'hui, c'est avant tout pour des raisons politiques. Malheureusement, les expériences faites pendant la guerre en matière de transport n'ont rien appris aux milieux réactionnaires, dont l'hostilité à toute forme d'économie collective a entravé si longtemps les mesures propres à équilibrer le budget des C. F. F. Au lieu de reconnaître les avantages évidents qu'un réseau bien équipé offre en temps de guerre comme en temps de paix, ces gens, afin de dresser les citoyens contre une loi raisonnable, ont lancé un insidieux slogan: « second rachat des chemins de fer ». Il va sans dire que si telle était la réalité, les électeurs auraient de bonnes raisons de se fâcher. C'est pourquoi on ne saurait assez démontrer l'inanité et le caractère mensonger de cette allégation.

Il y a généralement toujours une parcelle de vérité dans les slogans. Il n'y a pas de fumée sans feu, dit le proverbe. Mais, cette fois, l'apparence même de la vérité manque. Même si l'on voulait voir dans l'assainissement une opération similaire à un rachat (encore qu'aucune désignation ne soit plus impropre pour les mesures qui sont envisagées), il serait impossible de parler d'un *second* rachat pour la simple raison, si paradoxal que cela paraisse, qu'il